MARYNARZ POLSKI





DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

1—15 Stycznia 1947 r.

Nr 11

CENA 15 ZŁ.



2 tygodnie NA WYBRZEŻU

Francuskie przedstawicielstwo dyplomatyczne w Polsce okryło się żałobą na wiadomość o śmierci konsula francuskiego w Szczecinie. Dwudziestodwuletni Philippe Garreau brał czynny udział w wojnie z Niemcami i jako 17-letni młodzieniec wstąpił do armii gen. de Gaulle na Środkowym Wschodzie, był pilotem francuskiej eskadry lotniczej w ZSRR „Normandie", a następnie służył w brytyjskiej pierwszej kompanii spadochronowej, uzyskując dyplom skoczka spadochronowego w armiach polskiej i francuskiej.

* * *

Dwaj kapitanowie polskiej marynarki handlowej: Gorazdowski oraz Kwiatkowski, zostali udekorowani szwedzkim orderem „Vasa". Uroczystość dekoracji odbyła się w szwedzkim konsulacie w Gdańsku-Wrzeszczu w obecności przedstawicieli władz administracji morskiej.

* * *

„Podziemna robota"... Komisji Konserwatorskiej m. Szczecina, zajętej badaniem Zamku Piastowskiego, znowu przyniosła nowe odkrycia. W czasie prac natrafiono na nową trumnę wagi ok. 500 kg, w której spoczywają prochy księcia szczecińskiego, zmarłego w połowie XVII wieku. Prócz tego natrafiono również na cmentarzysko z resztkami kości i zbutwiałych trumien. Prace komisji odkrywają z każdym dniem nowe karty z przeszłości zamku. Aby jednak stało się możliwe zachowanie jego w przyszłości, premier Osóbka-Morawski przekazał 3 miliony złotych, które zostaną zużytkowane na prace remontowe i konserwatorskie.

Nad skalistą Norwegią powiał chłodny wicher zimy. Wszelkie stworzenia lubiące ciepło opuściły ten kraj, a między nimi również i ponad 200 dzieci warszawskich, które przebywały w Norwegii na dwumiesięcznym urlopie i powracają, by się ogrzać przy cieple domowego ogniska.

Do tego ciepła rodzinnego zdążają również i zewsząd reemigranci. Do Szczecina przybył pierwszy transport Polaków z Berlina, w ślad za którymi przybędą i inne, składające się z górników i robotników kopalnianych i rolnych, którzy na długie lata przed wojną wywędrowali z kraju w poszukiwaniu lepszego bytu. Okazuje się, że w istocie „wszędzie dobrze a w domu najlepiej".

* * *

Stosunki ze Szwecją zacieśniają się coraz bardziej. Robi się ciasno nawet w... środkach komunikacyjnych, kursujących na linii Szwecja — Polska. Przekonano się, że jeden prom kursujący dwa razy w tygodniu jest stanowczo niewystarczający, wobec czego uruchomiony został drugi prom p. n. „Starke".

Oba promy będą kursowały w ten sposób, że codziennie, prócz niedziel, jeden z nich będzie w Gdyni. Okazuje się jednak, że i dwa promy nie rozwiązują sytuacji. Linia okrętowa „Svenska Lloyd" zamierza uruchomić w najbliższym czasie komunikację między portami szwedzkimi a Szczecinem.

* * *

Słowo: „Kuternoga" nie pochodzi bynajmniej od słowa kuter. Dowód: Goebbels był kuternogą, a nie miał nic wspólnego z kutrami, chociaż Goebbelsa wzięli diabli, a nasze kutry zostały wywiezione przez Niemców, co na jedno wychodzi.

Aby pokryć luki w brakach w sprzęcie rybackim, już w najbliższym czasie rozpoczniemy budowę większej ilości kutrów. Jeden z nich został już odebrany ze stoczni rybackiej MIR w Gdyni i jest pierwszym kutrem polskiej powojennej produkcji.

* * *

Żeby dźwignąć się z gruzów zdewastowanej gospodarki krajowej potrzebne są przede wszystkim dźwigi. Znaczną ich część wykonuje przemysł krajowy, jednak prócz efektów własnej produkcji otrzymamy z demobilu amerykańskiego 19 dźwigów z przeznaczeniem dla gdyńskiego i gdańskiego portu.

Tymczasem nie tylko rejony portów, ale i same miasta dźwigają się z gruzów. W ciągu ostatnich tygodni wyremontowano w Gdańsku 31 obiektów, uzyskując 10 tys. m. kw. powierzchni użytkowej. Na to aby móc budować, trzeba było uprzątnąć gruz. W Gdańsku urzędnicy szeregu instytucyj wzięli czynny udział w uprzątaniu miasta. Nie wystarcza jednak uprzątnięcie samych ruin. Musi być uprzątnięte również i inne śmiecie. Transporty Niemców coraz częściej i liczniej odchodzą do „Vaterlandu" i możemy mieć nadzieję, że Wybrzeże wkrótce stanie się całkowicie czyste.

* * *

Medycyna zwalcza wszelkie choroby. Stąd można by było wnioskować, że medycyna morska zwalcza przede wszystkim morską chorobę. Tymczasem Instytut Medycyny Morskiej, który powstał w Gdańsku, ma daleko rozleglejsze zadania. Obecnie, gdy powracają do Polski rzesze reemigrantów z różnych punktów kuli ziemskiej, wioząc niejednokrotnie oprócz pamiątek i... zarazki chorób tropikalnych, zadaniem Instytutu jest ich badanie i przeciwdziałanie.

Medycynie przychodzi z pomocą nawet sama natura. Do Gdyni nadszedł transport egzotycznych surowców leczniczych pochodzenia roślinnego, jak np.: orzeszki koli, korzenie senegi, listki senesowe i... guma arabska.

Z okazji Jubileuszu 35-lecia pracy w służbie morza D-cy Mar. Woj. kontradmirała A. Mohuczego, dostojny Jubilat otrzymał w upominku m. in. olejny obraz, pędzla kpt. mar. St. Habrowskiego.



NA ZDJĘCIU OBOK: »»

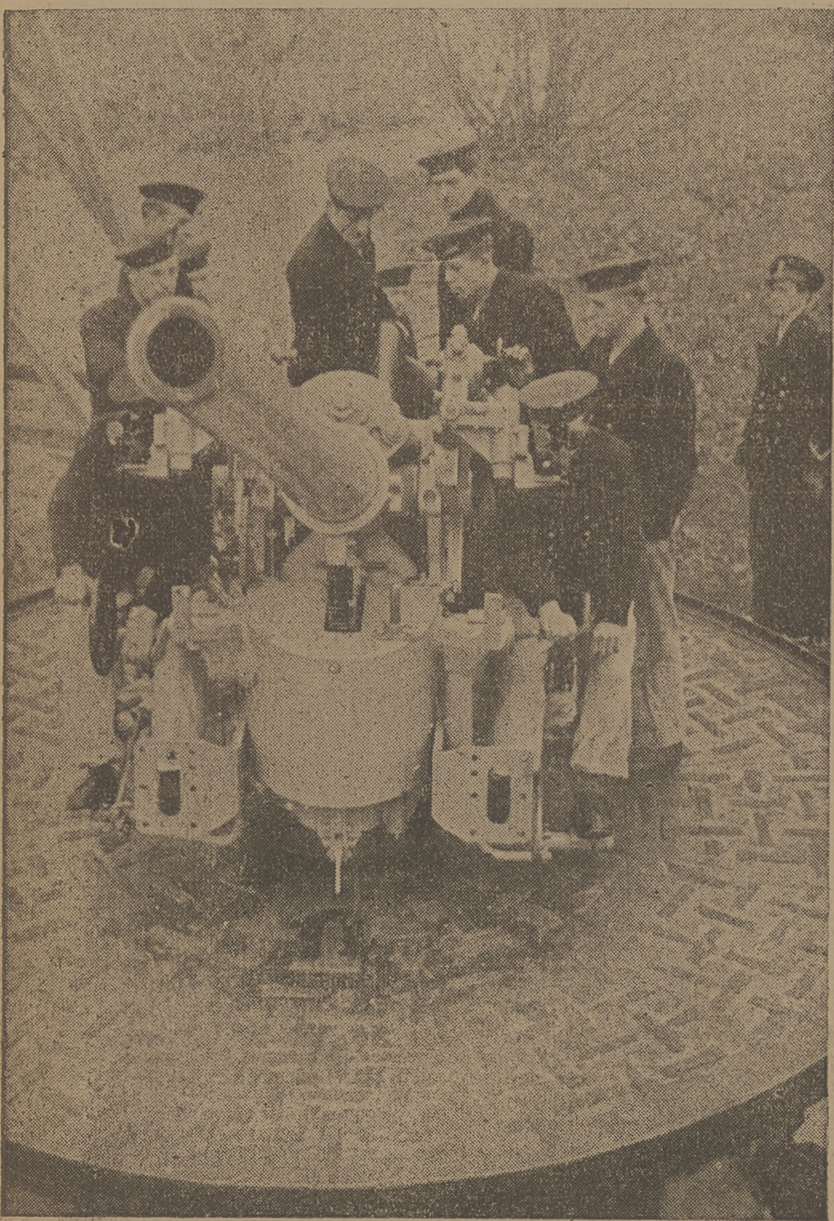
Morskie działo szkolne na chwiejącej się we wszystkie strony podstawie oddaje młodym adeptom specjalności artylerii kursu S. S. M. wielkie przysługi w szkoleniowe. Z jego pomocą nawet na lądzie można całkowicie opanować trudną sztukę celowniczego artylerii morskiej. Ukryte pod zaimprowizowanym pokładem motory elektryczne nadają mu ruch naśladujący do złudzenia chwiejący się na fali prawdziwy pokład okrętu.

(Patrz artykuł str. 3)

MARYNARZ POLSKI

DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

Gdynia, 1 — 15 stycznia 1947 r. NR. 11



Treść numeru:

W OBLICZU WYBORÓW

Dzień 19 stycznia 1947 roku będzie ważnym i doniosłym dniem w życiu naszego Narodu i Państwa.

Wybory do Sejmu Ustawodawczego — pierwsze w Odrodzonej Polsce, wolne po latach ograniczeń i całkowitego pogwałcenia woli narodu, najbardziej demokratyczne w naszych dziejach — będą jednocześnie pierwszymi wyborami, w których pospołu z ogółem obywateli wezmą udział oficerowie, podoficerowie i szeregowcy Wojska Polskiego i Marynarki Wojennej.

Prawo uczestniczenia w wyborach, uznawane od dawna za słuszne we Francji, Wielkiej Brytanii, Stanach Zjednoczonych, Związku Radzieckim i w wielu innych krajach, dała im demokracja polska, dała im Polska Ludowa.

Żołnierze i marynarze polscy byli zawsze przykładem gorącego umiłowania Ojczyzny i bezgranicznych dla Niej poświęceń. W momentach dla Narodu i Państwa brzemiennych, w momentach najcięższych prób i doświadczeń — hartem ducha, twardą i nieugiętą wolą, bohaterstwem i pogardą śmierci — celująco zdawali oni egzamin pełni obywatelskiej dojrzałości. Miniona wojna była jeszcze jednym, jakże wymownym, tego dowodem.

Czyż to nie uprawnia ich do współuczestniczenia w podejmowaniu decyzyj w sprawach, o których zwycięstwo walczyli?

Ludzie, którzy rzekomo w imię nienaruszalności konstytucji marcowej (której sami przez szereg lat nie uznawali i uznać nie chcieli za podstawę kształtowania się stosunków w Polsce) usiłowali odizolować jeszcze raz żołnierzy i marynarzy od Narodu i spraw dotyczących ogółu, od uczestniczenia w dziele odbudowy i przebudowy Polski, nie tylko za późno powrócili do kraju, ale w ogóle za późno na ten świat przyszli. Jak widać, spóźnienia tego odrobić nie są zdolni.

Żołnierz i marynarz z całą powagą pójdzie do urn wyborczych i jeszcze raz wykaże pełnię obywatelskiej dojrzałości zadokumentowanej na polu walki, a potem w czynnym uczestniczeniu w dziele odbudowy kraju i w niesieniu na równi z ogółem obywateli materialnych świadczeń na rzecz dźwigającej się z gruzów i zgliszcz Ojczyzny.

Demokracji polskiej mają do zawdzięczenia to, że obficie przelana przez nich krew nie poszła na marne i tylko w demokracji polskiej widzą gwarancję utrwalenia owoców historycznych zwycięstw.

Rzucone przez Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego wezwanie do walki o Polskę szeroko opartą o Bałtyk — stało się rzeczywistością.

Dumne nasze bandery powiewają dziś nie tylko w Gdyni, ale i w dawnych naszych portach z Gdańskiem, Szczecinem i Kołobrzegiem na czele. Wzdłuż 500 km wybrzeża zaciągnęła czujną straż Odrodzona Marynarka Wojenna. Mimo wielkich zniszczeń w portach wojennych, poważnych strat w jednostkach bojowych i załogach, mimo zatrzymywania naszych bohaterskich okrętów i załóg w Wielkiej Brytanii, w stosunkowo krótkim czasie stworzone zostały podstawy odbudowy i rozbudowy Marynarki Wojennej na miarę naszych potrzeb. Osiągnięcia w dziedzinie odbudowy i rozbudowy portów handlowych i żeglugi są także bezsporne.

Nie tylko potrafiliśmy ukochać Polskie Morze i o nie zwycięsko walczyć, lecz potrafimy także odniesione zwycięstwo utrwalić i wykorzystać. Polska o wielkim potencjale morskim staje się rzeczywistością i mamy to do zawdzięczenia jedynie słusznej i rozumnej polityce oraz działalności demokracji polskiej opartej o twardą wolę szerokich mas naszego narodu, wolę utrwalenia i wykorzystania naszych praw na Bałtyku.

Tylko Polska Ludowa może być krajem przemysłowo-rolniczo-morskim.

O taką Polskę walczyliśmy, taką budujemy i wybudujemy i taką przekażemy przyszłym pokoleniom, które nie zaznają chłodu i głodu, cierpień i krzywd. Żołnierze i marynarze oddadzą swoje głosy na blok demokratyczny, na Polskę Ludową, której mocny i trwały fundament naród położył dzięki Krajowej Radzie Narodowej, Polskiemu Komitetowi Wyzwolenia Narodowego, Rządowi Tymczasowemu i Rządowi Jedności Narodowej.

Tak, jak w dniach szturmu na Berlin żołnierz polski pewny był odniesienia całkowitego zwycięstwa nad odwiecznym wrogiem naszego narodu — prusactwem, tak dziś pewnym jest całkowitego zwycięstwa demokracji polskiej w walce o budowę i umocnienie Polski Ludowej.

Wszystkim naszym Czytelnikom, Prenumeratorom i Sympatykom ślemy życzenia

Szczęśliwego Nowego Roku

i tą drogą dziękujemy za nadesłane pod naszym adresem życzenia.

Redakcja i Administracja „MARYNARZA POLSKIEGO"

Od Administracji: Wobec nieprzezwyciężonych trudności technicznych pismo nasze ukazuje się ostatnio nieregularnie, za co ponownie przepraszamy naszych Czytelników. Tytułem rekompensaty wysłaliśmy naszym prenumeratorom 136-stronnicowy „Kalendarz Żołnierza". Wpłacone prenumeraty automatycznie przesuwamy o miesiąc naprzód.

MARYNARZE-ARTYLERZYŚCI

„Celownik 1500—kątomierz 37, 12" — donośna komenda instruktora—bosmana podrywa obsługę działka okrętowego, ustawionego tym razem na placu ćwiczebnym Szkoły Specjalistów Morskich. Młodzi marynarze z plutonu szkoleniowego artylerii wykonują szybko i sprawnie rozkaz, ustawiając działo w żądanym kierunku. Wylot długiej lufy przesuwa się szybko to w prawo to w lewo, godząc raz w niebo to znów prosto w szumiące obok morze. Wszystkie numery obsługi działają zgodnie: celowniczy, ładowniczy czy działonowy, wszyscy oni znają już „na wylot" swe działo umieszczone dla upodobnienia do morskich warunków, na ruchomej podstawie. A strzelanie z działa okrętowego na morzu, wymaga nie tylko dokładnej znajomości artyleryjskich, ale także szybkiej orientacji i wytrzymałości. Gdy pokład „lata", pod nogami, a cel co chwila ucieka z wizjera, nie łatwo jest strzelać i trafiać.

To też nim marynarz osiągnie specjalność artylerzysty, musi przejść długie ćwiczenia i tak zwaną „zaprawę suchą" na lądzie, a w końcu ostre strzelanie na morzu do zakotwiczonej tarczy, w warunkach podobnych do bojowych. Jednak marynarzowi — artylerzyście nie wystarcza znajomość działa i strzelania, musi on także znać swój okręt i służbę marynarską, dlatego też w SSM-ie przyswajają sobie młodzi artylerzyści, wiedzę ogólno-morską. Marynarz—artylerzysta jest na okręcie nie tylko obsługą działa, ale i członkiem jego załogi. Na specjalnych wykładach instruktorzy zaznajamiają młodych chłopców ze służbą marynarską.

Artylerzyści już dobrze orientują się w swej przyszłej służbie na okręcie. Właśnie, gdy wchodzimy do sali wykładowej plutonu artylerzystów, jeden z nich mówi o tym jak dzieli się służba na okręcie: — „Służba dzieli się na pokładową, techniczną i funkcyjną. Pokładowa znów dzieli się na: prawą burtę t. zw. 1-szą wachtę i lewą burtę, zwaną też 2-gą wachtą, lub 2 oddziałem. W pierwszej wachcie, lub inaczej w pierwszym oddziale, istnieją sekcje 1 i 3, a w 2 oddziale sekcja 2 i 4. Każdy marynarz na okręcie ma swój numer, który określa jednocześnie jego miejsce i funkcje. Tak na przykład artylerzyści oznaczani są cyfrą 0, (zero), a numer 101 oznacza, że marynarz należy do 1 oddziału (prawa burta), jest artylerzystą i w swej specjalności, drugim z kolei na okręcie. W czasie wojny na okrętach pełniona jest tak zwana wachta bojowa, to znaczy, że połowa uzbrojenia głównego, całe opl i wszystkie mechanizmy są obsadzone pełną obsługą bez przerwy, a na alarm bojowy cała załoga i całe uzbrojenie okrętu staje w stanie gotowości do walki. Natomiast w czasie pokoju na okrętach trwa nieprzerwanie wachta morska, która polega głównie na obserwacji, przez wyznaczonych marynarzy, powierzonego sektora. Co cztery godziny odbywa się zmiana wachty i przekazanie sektora obserwacji następcy. Nad całością wachty czuwa oficer wachtowy, lub dyżurny". Tak jasna i szczegółowa odpowiedź dowodzi najlepiej o dobrej znajomości służby marynarskiej.

Drugi z młodych marynarzy — artylerzystów, odpowiada na pytanie instruktora: „Jak odbywa się holowanie?" „Gdy okręt do holowania jest w dryfie, podaje on okrętowi holującemu cumę holowniczą, która zostaje przymocowana na rufie tego okrętu. Z rufy i z dzioba okrętu holowanego schodzi załoga, gdyż w razie ewentualnego pęknięcia liny, mogliby marynarze odnieść kontuzje".

Następnie inny uczeń SSM-u opisuje zakotwiczenie okrętu: — „Alarm do zakotwiczenia skupia załogę na rufie i na dziobie w szeregu po przeciwnej, do nabrzeża, burcie, a na śródokręciu na burcie przybijającej do nabrzeża. Przed zakotwiczeniem na morzu sonduje się głębokość. W tym celu wyrzuca się sondę naprzód, dając na 20 m głębokości do 60 metrów łańcucha. Okręty posiadają także na rufie kotwicę; służy ona między innymi do przewietrzania okrętu, zwłaszcza w rejsach na równiku. Wtedy ustawia się okręt burtą pod wiatr". W końcu młody marynarz opisuje pracę motorów i ruchy śrub okrętowych, obracających się w przeciwnym kierunku.

Jak widać z tych różnorodnych, a wyczerpujących odpowiedzi, zasób wiadomości marynarza—artylerzysty musi być bardzo obszerny, mimo to młodzi uczniowie, wykazując wiele chęci i zdolności, potrafili już w dużej części przyswoić sobie podstawową wiedzę morską. Gdy wkrótce opuszczą Szkołę i obejmą służbę na okrętach, rozpocznie się drugi i ostatni etap szkolenia praktycznego na morzu, przy dziale rozhuśtanym i obryzgiwanym słonymi falami Bałtyku.

Jot-wu.

LATARNIE MORSKIE



Latarnia morska na Helu

Już starożytni żeglarze, feniccy i greccy, ustawiali w miejscach niebezpiecznych dla żeglugi znaki ostrzegawcze. Były to początkowo palące się stosy, później zaś, w miarę przechodzenia żeglugi na otwarte morze, wieże z palącym się łuczywem. Pozostałością tego okresu jest wielka wieża latarni morskiej w Aleksandrii.

U naszych rybaków, mieszkających nad otwartym morzem, zachował się zwyczaj palenia na brzegu stosów w burzliwe ciemne noce, aby ułatwić powracającym z morza orientację i wskazać właściwe miejsce lądowania.

Wieże latarniowe budowano początkowo drewniane, stopniowo jednak zostały one wyparte przez budowle kamienne, łuczywo zastąpiły znicze oliwne, widoczne z daleka i trwalsze niż łuczywo.

Kiedy zakrólowała nafta i lampa żarowa, zginęły znicze i ogniska. Udoskonalono latarnie, wbudowując soczewki i lustra, celem zwiększenia siły światła. Elektryczność jeszcze raz przebudowała latarnie, zmieniając ich oblicze.

Olbrzymie lampy o mocy 1 000 watt i więcej, zaopatrzono w reflektory i soczewki, wzmacniające wielokrotnie snop światła do 3 mil. świec. Równocześnie zastosowano światła kolorowe, jak czerwone i zielone, oraz światła mieszane, ustalając specjalne sygnały świetlne. Spotykamy więc latarnie ze światłem stałym lub przerywanym, zmiennym, rozbłyskowym gasnącym, wybłyskowym i mieszanym wybłyskowo - stałym. Schemat świateł latarni morskiej znajdą czytelnicy w 7 numerze „Marynarza Polskiego" na 4 stronie okładki.

Na naszym Wybrzeżu mamy następujące latarnie morskie: w Świnoujściu, Kołobrzegu, Postominie, Szolpinie, Stilo, Rozewiu, Helu, Gdańsku i Zalewie Wiślanym. Najsilniejsza jest latarnia w Rozewiu, dająca światło 5 milionów świec, sięgając aż po 35" 2)' szer. geogr. płn.

Jedna z najstarszych naszych latarń morskich latarnia helska, w której Stefan Żeromski pisał „Wiatr od morza" została w 1939 r. wysadzona w powietrze. W 1942 r. Niemcy wybudowali nową wieżę 39 m. wysoką, z kopułą optyczną 2-metrową, której siła światła wynosi 1000 watt, o zasięgu horyzontalnym 40 mil morskich. Potrzebuje ona prądu zmiennego o mocy 1.000 volt, ma światło błyskowe przerywane, co 4 sek. Światło o sile 1 000 watt specjalne soczewki wzmacniają do 3.000.000 świec. Jest ona tak urządzona, że w wypadku braku prądu latarnia ma własne agregaty.

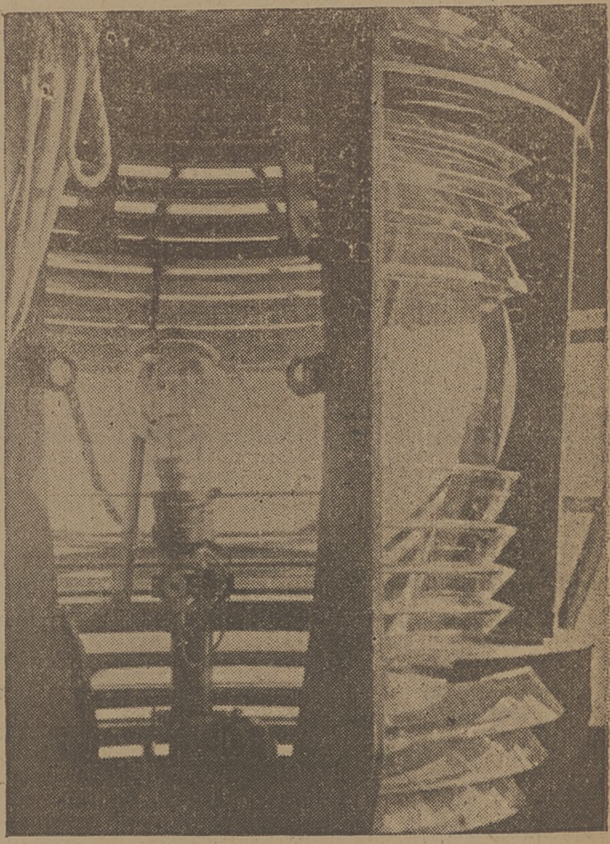
Jest tu również wbudowana radiostacja półautomatyczna, która przy pomocy automatu wysyła sygnały HL do pomiarów pelengiem, w każdej 12, 16, 42 i 46 minucie każdej godziny. Podczas mgły czy sztormu radiolatarnia Hel wysyła sygnały co 6 minut.

Poza latarnikami na wieży mieszka jeszcze radiomechanik, technik nadzorczy aparatury świetlnej i kierownik latarni, razem 5 osób.

Na Szwedzkiej Górze na Helu znajduje się latarnia morska całkowicie automatyczna, kierowana drogą radiową z radiolatarni helskiej. Jest to najnowocześniejsza latarnia morska na naszym Wybrzeżu.

Ostatnio coraz większe zastosowanie znajduje w służbie morskiej radar. Nie jest wykluczone, że i tu znajdzie on zastosowanie, rugując nie tylko okręty latarniowe, ustawiane w miejscach, gdzie budowa latarni jest niemożliwa, ale także zespoły świetlne latarń, które z czasem przekształcą się w stacje radioradarowe.

St. Woliński, chor.



Światło o sile 1.000 watt specjalne soczewki wzmacniają do 3 milionów świec...

ĆWIERĆ WIEKU
Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni

Już od szeregu lat w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni przyjął się zwyczaj, że w dniu rocznicy jej istnienia 8 grudnia, Dyrektor Szkoły występuje z całorocznym sprawozdaniem przed forum publicznym. Podtrzymując ten zwyczaj, w tegorocznym święcie z okazji 25-lecia PSM, Dyrektor Maciejewicz stanął przed przedstawicielami społeczeństwa, marynarki i morskich instytucyj, składając sprawozdanie z działalności szkoły za rok 1946.

Zwróciliśmy się do Dyrektora Maciejewicza, by zechciał rozwinąć swe krótkie, roczne sprawozdanie wygłoszone z okazji święta Szkoły. W rozmowie z dyrektorem jedynego w tej chwili ośrodka wyszkolenia naszych kadr marynarki handlowej, uzyskaliśmy szereg ciekawych informacyj:

Państwowa Szkoła Morska w roku bieżącym przeszła okres najbardziej intensywnej pracy. Mówią o tym niektóre cyfry: oto pod względem ogólnej liczby uczniów, Szkoła w tym roku pobiła wszystkie poprzednie rekordy, goszcząc obecnie w swych murach 268 uczniów, co stanowi maximum możliwości Szkoły. Wśród uczniów znajduje się wielu zasłużonych w walkach z Niemcami obywateli, nierzadko też spotyka się tu uczniów starszych, którzy pozostawili w domu żony i dzieci, by dokończyć naukę. Ci właśnie znajdują się w ciężkiej sytuacji finansowej. Z liczby 144 uczniów, którzy w ubiegłym roku zostali przyjęci na pierwszy kurs, większa część zdała dobrze egzaminy okresowe. Uczniowie wykazują ogromny zapał do nauki i szczerą chęć do pracy, przewyższając pod tym względem przedwojenny element. Charakteryzuje to najlepiej może fakt, że spośród 29 uczniów przyjętych do Szkoły, ze względu na brak wymaganego wykształcenia, warunkowo w uznaniu ich zasług w walce z Niemcami, 50% zdało egzaminy, dowodząc tym samym, że nie szczędzili pracy i wysiłku. W 1946 r. przyjęto na pierwszy rok wydziału mechanicznego 63 uczniów, a na nawigacyjny 75. Oczywiście zgłoszeń było znacznie więcej, jednak ograniczona ilość miejsc zmusiła wielu miłośników służby marynarskiej do czekania do następnego roku.

Na wydział nawigacyjny przyjęto więcej uczniów, by w najkrótszym czasie dać wyszkolonych nawigatorów naszej rosnącej szybko flocie handlowej. W całej swej pracy, Szkoła nastawia się właśnie na naglące potrzeby naszej żeglugi morskiej. Odbudowa Szkoły, warsztatów i urządzeń została, w głównej mierze, w roku bieżącym zakończona, dzięki wydatnej pomocy finansowej i zrozumieniu, okazanemu Szkole przez rząd. Poważną trudność stanowi jedynie brak odpowiednich podręczników i specjalnych przyrządów szkoleniowych.

Wydział nawigacyjny szkoły przechodzi szkolenie praktyczne na własnym statku szkolnym „Darze Pomorza". Ostatni rejs tego statku trwał około trzech miesięcy i prowadził wokół Europy, na morze Śródziemne. Poza tym w skład taboru pływającego Szkoły wchodzą 2 jachty szkolne i szereg mniejszych jednostek pływających.

Wydział mechaniczny zaznajamia się ze swym zawodem w warsztatach Szkoły, pracując przy frezarkach, wiertarkach, obrabiarkach i innych maszynach. Warsztaty te, odbudowane w szybkim tempie, posiadają nowoczesne urządzenia, a nawet własną małą elektrownię. Poza pracą w warsztatach, uczniowie przechodzą praktykę na statkach handlowych, pływając do Anglii i Ameryki, oraz na kutrach rybackich, wypływając w morze nawet w nocy. Za okres pływania na statku, uczeń otrzymuje świadectwo od kapitana statku, które wraz z pracą dyplomową przedstawia przy egzaminie końcowym. Wszystkie opinie kapitanów statków są bardzo pochlebne dla młodych uczniów, którzy w tym roku pływali kilka miesięcy.

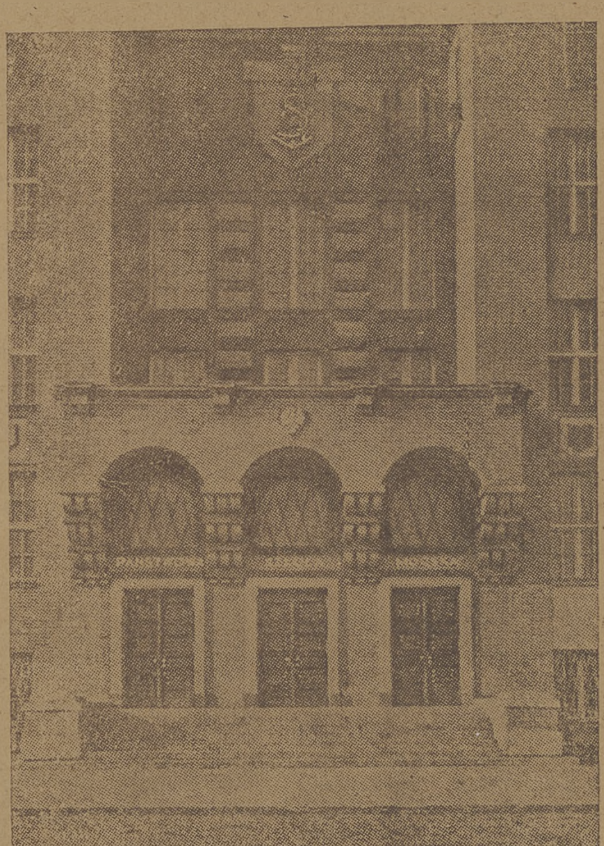
Przed wojną istniał projekt wprowadzenia jeszcze jednego wydziału, a to dla szkolenia urzędników służby morskiej, jednak obecnie przestało to być aktualne, ze względu na to, że ten dział nauczania objęła Wyższa Szkoła Handlu Morskiego. Natomiast istnieją przy PSM kursy dla szyprów i maszynistów, które dostarczą naszej flocie handlowej i rybackiej tak bardzo potrzebnych fachowców morskich.

Doniosłym krokiem naprzód, w dziele szkolenia morskiego, jest powstanie w Szczecinie drugiej samodzielnej Szkoły Morskiej. Fakt ten posiada ważką wymowę, zwłaszcza, że ta nowa placówka działać będzie na ziemiach zachodnich. Bez wątpienia przyczyni się to do dalszego ożywienia tego portu, dając mu kadry marynarzy, oficerów marynarki, którzy zżyją się ze Szczecinem w okresie nauki, poznają i pokochają to stare polskie miasto i wielki port. Na razie w Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie, czynny będzie tylko wydział nawigacyjny, zdolny pomieścić dużą ilość uczniów. Prace nad odbudową gmachu i urządzeń zostały już podjęte.

„Jestem pewien, że Państwowa Szkoła Morska w Gdyni i w Szczecinie dadzą naszej flocie handlowej już w najbliższym czasie dostateczną ilość młodych, zamiłowanych w służbie marynarskiej i dobrze wyszkolonych oficerów marynarki handlowej" — kończy rozmowę zasłużony Dyrektor Maciejewicz.

J. Wójcicki, ppor.

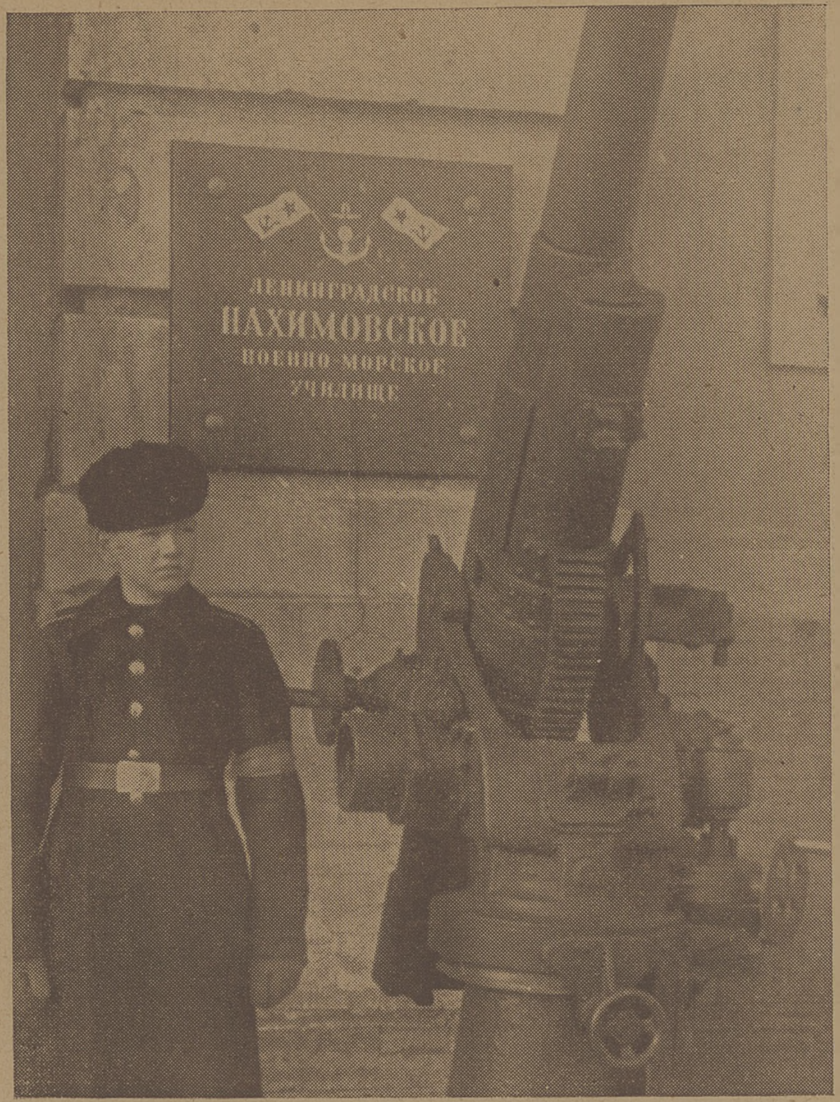
Fronton gmachu Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni



U naszych Sojuszników:

W SZKOLE MORSKIEJ

Im. Adm. NACHIMOWA w LENINGRADZIE



Dyżurny uczeń przed wejściem do szkoły.

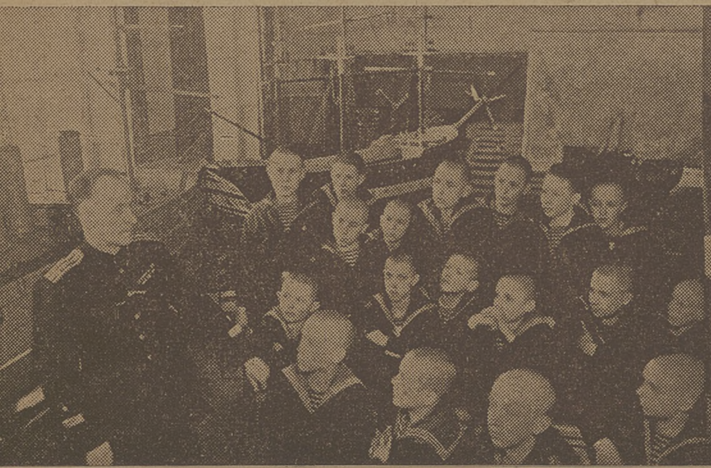
Przeszło pięciuset chłopców w wieku od dziesięciu lat uczy się w Szkole Morskiej im. Nachimowa w Leningradzie.

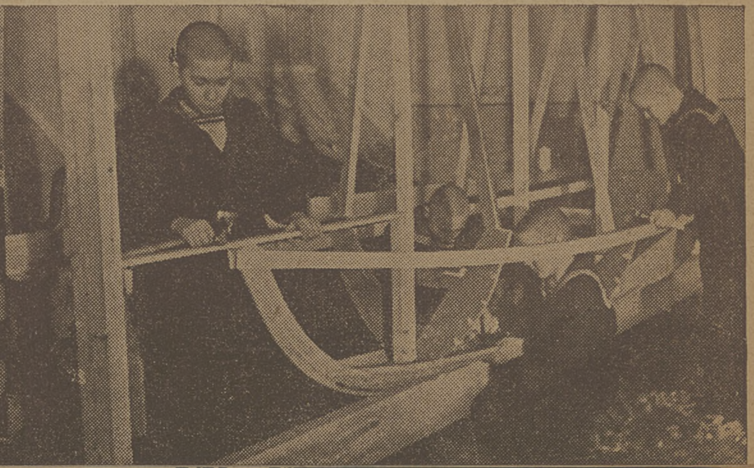
Pod kierunkiem doświadczonych oficerów marynarki wojennej przygotowują się do pełnienia odpowiedzialnej służby na morzu.

ZDJĘCIE NA PRAWO: ⇛
Najmłodszy uczeń w szkole, Wołodia, jest ulubieńcem wszystkich. Raportuje on z przejęciem dyrektorowi szkoły o swoich osiągnięciach w nauce.

Lekcje w pracowni z modelami statków i okrętów są szczególnie lubiane przez uczniów. Z zainteresowaniem słuchają wykładowcy, opowiadającego o tradycjach bojowych rosyjskiej marynarki wojennej.

W czasie wolnym od wykładów uczniowie z zapałem zajmują się ćwiczeniami praktycznymi, budując model szalupy.







ZDJĘCIE U DOŁU NA PRAWO:
Zbiórka przed wyjściem do teatru. Mundurki leżą jak ulane... Ale nie zaszkodzi sprawdzić raz jeszcze, czy wszystko jest w należytym porządku.







NIEWIDZIALNE ŚWIATŁO

Obok niezliczonej ilości zdobyczy technicznych, odziedziczonych, czy też nabytych, marynarka wojenna posiada jeszcze i tę — że może widzieć w ciemności. Ten pożyteczny dar, z którego dotąd korzystały na pewno, o ile nam wiadomo, tylko koty i sowy, znalazł się w posiadaniu marynarki dzięki promieniom infraczerwonym.

W czasie wojny, promienie infraczerwone stosowane były w sygnalizacji nocnej, w wywiadzie, rozpoznaniu, żegludze, na posterunkach obserwacyjnych i na latarniach morskich. Z pewnych przyczyn niektóre z nich nie znalazły nigdy zastosowania. Zasada tych promieni okazała się przydatna dla strzelców wyborowych piechoty morskiej i pozwalała im dzięki posiadaniu broni, zaopatrzonej w źródło światła i specjalne filtry, na swego rodzaju „oświetlenie" w ciemności Japończyków, dokładną ich obserwację przez specjalne szkła, umieszczone przy celownikach karabinów, zapewniając ogień równie celny, jak przy świetle dziennym. Udoskonalenie to, zwane „Sniperscope", czyli „oko strzelca wyborowego", zawdzięcza swe powstanie grupie inżynierów, pracujących w Fort Belvoir, USA.

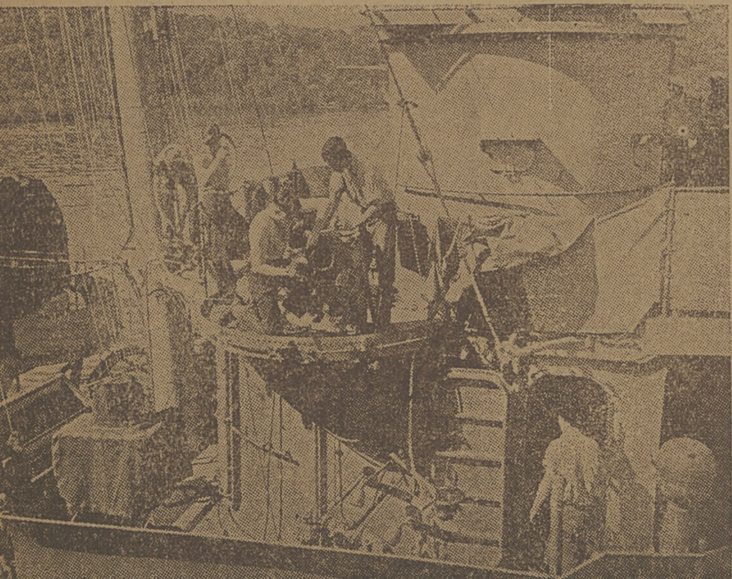
Najważniejszą jednak rzeczą było zastosowanie właściwości promieni infraczerwonych w sygnalizacji optycznej. System ten stanowi obecnie dopełnienie zwykłego wyposażenia reflektora w specjalne urządzenie, które czyni sygnały niewidzialnymi dla gołego oka. Osiągnięto to dzięki umieszczeniu nad każdym światłem sygnałowym filtru, wskutek czego przenikające promienie mogą być odbierane przez wzrok ludzki tylko przy pomocy specjalnego odbiornika optycznego. Jedynie obserwator, wyposażony w taki odbiornik, może widzieć i odczytywać sygnały.

Jeszcze w poprzedniej wojnie, w roku 1918, marynarka amerykańska stanęła wobec faktów podchwytywania przez nieprzyjaciela sygnałów radiowych i optycznych. W następstwie tego pancernik USA „Pensylvania" został wyposażony w mechanicznie regulowany reflektor acetylenowy z filtrem infraczerwonym i selenową komórką fotoelektryczną. Pozwoliło to na wysyłanie sygnałów znakami Morse'a, jednak snop wysyłanych promieni okazał się zbyt zbieżny, co w praktyce pozwalało na ich zastosowanie wyłącznie w wypadku absolutnie spokojnego morza. Poza tym sprzęt ten był kłopotliwy, zawodził w użyciu, wskutek czego ostatecznie całą sprawę zarzucono. Później, w roku 1930, jeden z pracowników Morskiego Laboratorium Badawczego wymyślił system sygnalizacji falami ultrafioletowymi, gdzie przy użyciu specjalnej lunety promieniowanie ultrafioletowe było przekształcone na widoczne dla oka światło. Niestety, są ludzie, którzy mogą widzieć dłuższe fale ultrafioletowe, a silniejsze przysłanianie źródła światła musiałoby pociągnąć za sobą pochłonięcie większej części jego efektywnej energii. Z tej przyczyny realizację projektu również odłożono.

W 1941 roku, w obliczu nieuniknionej wojny, zagadnienie niewidzialnej sygnalizacji stało się ponownie przedmiotem zainteresowania marynarki USA. Szereg osób w Bureau of Shipping, wspólnie z grupą Morskiego Laboratorium Badawczego i Komitetu Badań Obrony Narodowej, wypracowało plany znalezienia praktycznego rozwiązania tego znanego już problemu.

Przed inwazją na Sycylię szereg okrętów otrzymało wyposażenie w postaci próbnych modeli sprzętu infraczerwonego. Raporty z ich działań były rozmaite, przychylnych było jednak niewiele. Mimo to w lecie 1944 promienie infraczerwone pozyskały sobie kilka życzliwych głosów. Okręt flagowy III-ej Floty Admirała Halsey'a doniósł, że w toku jednej operacji odbiorniki oddały znakomite usługi, i że odbiór depesz był dobry nawet przy znacznych odległościach. Równie pozytywną opinię przynosiły raporty z pól walk od Okinawy po Saipan, gdzie piechota amerykańska używała tzw. „Sniperscope".

Zainstalowany na skrzydle pomostu burtowy reflektor promieni infraczerwonych. Celem jednoczesnego pokrycia nadawanymi sygnałami sektora o rozpiętości 180° — reflektorów, zaopatrzony jest w 9 okularów emisyjnych, rozmieszczonych w wieżyczce co 20°. (Aby więc nadać jednoczesny sygnał na cały obwód, potrzebne są dwie takie wieżyczki).



Sposób w jaki omawiane urządzenie nadaje i odbiera promienie, które nie są normalnie widoczne, możnaby porównać ze sposobem, w jaki radio nadaje dźwięki, których nie słyszymy, dopóki nie zostaną one odtworzone przez radioodbiornik. Radiostacja nadawcza wysyła częstotliwą falę radiową do odbiornika, który zamienia ją na falę dźwiękową, o częstotliwości, będącej w zasięgu ludzkiego słuchu. W podobny sposób niektóre typy sprzętu infraczerwonego wysyłają fale, które leżą poza zasięgiem widzialności światła; odbiornik przyjmuje je i zamienia na fale, leżące w zasięgu widzialności. Mając zatem odpowiedni „odbiornik", możemy ujrzeć promienie świetlne, płynące z niewidzialnych normalnie źródeł. Promienie te należą do rzędu światła niewidzialnego i dopiero odbiornik przetwarza je na promienie dostrzegalne nieuzbrojonym okiem.

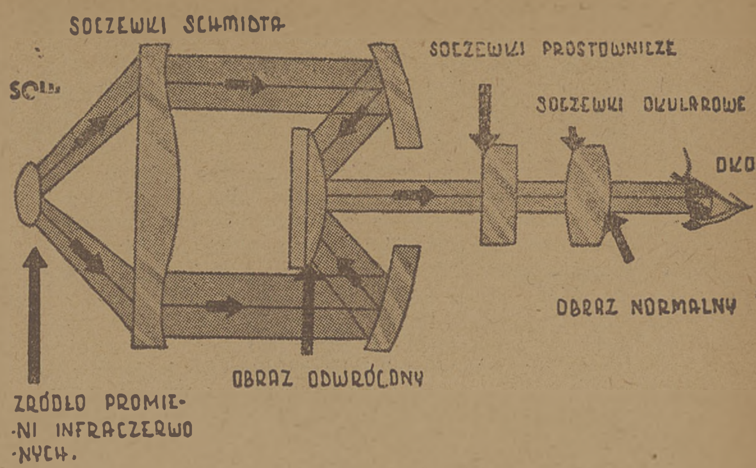
Źródło światła infraczerwonego wysyła promienie niewidzialne, długość których zajmuje miejsce pośrednie między zasięgiem długości fali świetlnej, dostrzegalnej dla oka ludzkiego, a zasięgiem fali termicznej. Przy długości fali pomiędzy ca 4.000 a ca 8.000 Angstromów (1 Angstrom = 1/10 000 mikrona, 1 mikron = 1/1.000 milimetra), fale świetlne są widziane dla oka ludzkiego jako kolory, lub też jako białe światło, które jest kumulacją fal wszystkich długości. Fale infraczerwone przekraczają jednak długość 8 000 Angstromów, a więc granice widzialności wzroku ludzkiego.

Próbowaliśmy w ten sposób wyjaśnić czytelnikowi, dlaczego, znajdując się, powiedzmy 35 metrów od źródła promieni infraczerwonych, ujrzymy słabe czerwone żarzenie choć gołym okiem; i dlaczego — podszedłszy całkiem blisko, czujemy na policzkach gorąco tam, gdzie spodziewalibyśmy się ujrzeć światło.

Przy zastosowaniu filtru, całkowicie eliminującego inne rodzaje promieni, zwykłe światło elektryczne stanie się źródłem wyłącznie promieni infraczerwonych. Osiąga się to dzięki zasłonięciu jakiegokolwiek zwykłego, lub specjalnie skonstruowanego reflektora, czy wreszcie latarni sygnalizacyjnej, specjalnego rodzaju z nieprzezroczystym filtrem szklanym, lub z plastyku, przez który przedostają się tylko promienie infraczerwone.



Infraczerwone światło sygnałowe wysyła promienie, które nie są widziane gołym okiem, lecz dzięki odbiornikowi.



ODBIORNIK

Sprzęt, służący do operowania tym „czarnym światłem", dzielimy na nadawczy i odbiorczy. Do wysyłania promieni potrzebne jest światło elektryczne, filtr i prąd. W szeregu bardziej udoskonalonych modeli, oczywiście występuje jeszcze wiele dodatkowych części i ulepszeń. Zasadniczo jednak dla uzyskania promieniowania infraczerwonego niezbędne jest światło, prąd i filtr i tylko te trzy elementy wspólne są wszystkim źródłom promieni.

Źródła promieni w zależności od ich funkcji lub zastosowania, mogą być dzielone na:

reflektory sygnałowe z normalnym wyposażeniem oraz infraczerwonymi filtrami soczewkowymi i kapturem,

latarnie morskie,

światła brzegowe — głównie modele przenośne z samodzielnym zaopatrzeniem w prąd.

Specjaliści w dziedzinie promieni infraczerwonych muszą z przykrością stwierdzić, że użycie tego sprzętu napotyka w wypadku mgły i deszczu na prawie takie same przeszkody, jak zwykła dzienna sygnalizacja optyczna. Zasięg źródła infraczerwonego jest redukowany przez nieprzychylne warunki atmosferyczne w tym samym mniej więcej stopniu, co zakres białego światła o równej sile. W warunkach bardzo złej widoczności sprzęt ten może okazać się praktycznie nie do użytku.

Najsilniejszym źródłem światła, stosowanym dla optycznej sygnalizacji infraczerwonej jest zwykły reflektor. Normalnie jednak snop światła ma tu bardzo małą szerokość. Na kołyszącym się okręcie mogłoby być trudnym utrzymanie wąskiego, niewidocznego pasma światła w ograniczonym polu widzenia, odbierającego sygnalisty.

Trudność tę przezwyciężono dzięki zastosowaniu kontrolnego filtru soczewkowego, umieszczonego wewnątrz specjalnego kaptura, który wysyłając pasmo infraczerwone, pozwala na niczym niezakłóconą sygnalizację pomimo kołysania się statku.

W typowym reflektorze zwierciadło wklęsłe koncentruje większość światła w jedno pasmo. Mały procent światła pada jednak wprost z lamp, tworząc wokół głównego promienia przyćmione pasmo zewnętrzne. Przy mglistej pogodzie, światło, padające bezpośrednio, odbija się od drobnych cząsteczek wilgoci i wytwarza dodatkowe oświetlenie, które mąci widzialność szkieł odbiorczych, i znacznie zmniejsza ich zasięg. Zadaniem kaptura jest zredukowanie do minimum tego bezpośrednio padającego światła.

(Dokończenie na następnej str.)

Również normalna latarnia z kapturem była z powodzeniem używana do oświetlania obiektów, znajdujących się w nieznacznej odległości. W pewnym wypadku trzeba było przenieść ludzi z jednego okrętu na drugi w kompletnych ciemnościach. Dzięki oświetleniu infraczerwonemu zadanie to zostało znacznie ułatwione.

Infraczerwone reflektory nadawcze były w czasie wojny używane głównie dla sygnalizacyjnych celów specjalnych, a mianowicie dla wysyłania równoczesnych sygnałów do wszystkich okrętów płynącej formacji jednocześnie. Jeden z typów tego sprzętu składał się z dwóch latarni, przy czym, każda z nich była zaopatrzona w sześć świateł infraczerwonych, w sumie pokrywających 180 stopni horyzontu. Jasne, że przy odpowiednim rozmieszczeniu lamp sektorowych można w ten sposób pokryć 360 stopni. W podniesieniu światłem operować można w granicach 15 stopni.

Poza urządzeniami sygnalizacyjnymi marynarka amerykańska opracowała szereg ruchomych latarni morskich i świateł brzegowych, które miały być użyte w czasie inwazji. Nie zostały one jednak zastosowane w żadnej operacji bojowej, gdyż większość lądowań przeprowadzili Amerykanie w biały dzień. Gdyby podjęto jednak desanty nocne w wielkim stylu, to wówczas sygnalizacji infraczerwonej należałoby użyć przy skierowywaniu rzutów jednostek desantowych na przyczółki nadbrzeżne, jak też przy znakowaniu obszaru natarcia po dokonanym lądowaniu.

Pierwotnie marynarka amerykańska projektowała dwa typy odbiorników. Oba zostały jednak wycofane i zastąpione innymi. Wszystkie odbiorniki spełniają to samo podstawowe zadanie: zbierają one niewidoczne promienie infraczerwone i przekształcają je na światło, które możemy widzieć. Cel ten osiągany jest jednak rozmaitymi sposobami i przy pomocy różnego rodzaju aparatury odbiorczej. Tzw. obrazkowe szkła odbiorcze są niewielkie, przenośne, wyglądają w przybliżeniu, jak luneta.

Inne typy są większe, silniejsze, nieprzenośne, i mniej nadające się do natychmiastowej obsługi, niż mniejsze szkła przenośne. Odbiorniki obrazkowe mogą być fosforyczne, lub elektroniczne. W kilku słowach — odbiorniki fosforyczne zawierają płytkę fosforową, która, będąc należycie naładowana, przetwarza fale infraczerwone na światło widzialne. Ładowanie odbywa się przy pomocy słabych promieni zielonych, zasilanych z dwóch ogniw suchych. Ładowanie płytki fosforowej w drugim typie odbiornika następuje przy pomocy niewielkiej ilości radu. Sprawozdawca amerykański podkreśla, że cena jednego grama radu wynosi 30 000 dolarów, lecz dzięki tej substancji odbiorniki drugiego typu mają zapewnione źródła energii na 1700 lat. Pocieszamy się myślą, że w tym okresie czasu, być może, ktoś wymyśli coś bardziej taniego...

Aparaty elektroniczne, typ zastosowany w lunetach strzelców wyborowych, były produkowane w 4-ch modelach, od ręcznych (30 cm dług., wagi 3,5 kg) aż do montowanych na stałe (30 cm średnicy, 50 cm dług., wagi ok. 10 kg). Ten typ wyposażony jest w optyczny system szkieł, jak w lunetach i posiada specjalny rodzaj fototuby, która przetwarza promienie infraczerwone na światło widzialne. Gdy już o tym mowa, warto zaznaczyć, że armia amerykańska, która również używała „Sniperscope" (lunety odbiorcze dla strzelców wyborowych), i podobny instrument, zwany „Snooperscope", stwierdziła, że 30% Japończyków, zabitych na Okinawie, zapisać należy na konto obu tych wynalazków.

Nieprzyjaciel również interesował się promieniami infraczerwonymi. Niemcy poczynili, jak się wydaje, szeroki użytek z wynalazków w dziedzinie sygnalizacji, wywiadu i wykrywania. Piechota niemiecka posiadała sprzęt infraczerwony, przypuszczalnie podobny do „Sniperscope", który pozwalał na widzenie i strzelanie do wroga w zupełnych ciemnościach z odległości około 100 m. Innym niemieckim wynalazkiem był aparat filmowy, z filmem czułym na promienie infraczerwone, pozwalający nieprzyjacielowi na fotografowanie sojuszniczych umocnień obronnych i urządzeń komunikacyjnych poprzez kanał La Manche. Dalsze wynalazki przy użyciu infraczerwonych reflektorów umożliwiały czołgom i innym pojazdom poruszanie się w kompletnej ciemności.

Wiadomo również, że i Japończycy wykorzystywali promienie infraczerwone. Informacje, dotyczące ich zastosowania, nie zostały jeszcze w pełni zbadane, lecz zdaniem amerykańskich ekspertów, poziom ich był zdecydowanie niższy od osiągnięć marynarki USA.

(Tłum. **las** z **„All Hands" — U. S. A.**).

Józef Modrzejewski

Wineta



Największy port Europy Północnej w średniowieczu, najwspanialsze dzieło budownictwa morskiego Słowian i baza wojenno - morska drużyny Piastów — została nareszcie odnaleziona. Przez szereg wieków z wypowiedzi uczonych, literatów i polityków wszystkich państw bałtyckich urosła legenda o zaginionym grodzie, legenda znana także i opowiadana przez lud całego naszego Pomorza.

Z uwagi na skąpe i niedokładne przekazy kronik średniowiecznych, powstała zagadka położenia Winety, którą starano się odgadnąć, bądź to przez interpretacje tekstów, bądź też przez prace wykopaliskowe na wszystkich wyspach ujścia Odry. Po rozpoczęciu robót poszukiwawczych na Wołyniu zdawało się, że tutaj należy szukać największego portu Polski Piastowskiej. Natrafiono bowiem na szczątki osiedla o 10.000 mieszkańcach i ślady współżycia normandzko - słowiańskiego, które miało dać — według sag i kronik — początek rozkwitu miasta.

Wołyń jednak okazał się portem śródlądowym, nie odpowiadającym przekazowi o „mieście morskim" nad otwartym Bałtykiem, ponadto istniał jeszcze nienaruszony, gdy kronikarz Helmond mówił już o szczątkach Winety. Nie mógł być bazą wypadową przeciw Danii, gdyż leżał w zatoce, z której jedno wyjście, Dziwna, było już w X wzgl. XI wieku zasypane ruchomymi piaskami, a najważniejsze Piana narażało okręty na długotrwałą żeglugę koło Uznam i Rugii (Rany), gdzie znajdowały się większe i bitniejsze floty wojenne Także koncepcja zlokalizowania Winety na krańcach północnych wyspy Uznam, okazała się gołosłowną. Zagadka wyjaśniła się w sposób zaiste cudowny W 1936 r. komandor por. Berneck-Müller znalazł w muzeum hamburskim monetę na której była mapa zachodniego Bałtyku z dokładnym planem portu wineckiego, tuż niedaleko od Jutlandii, a nadto z wizerunkiem człowieka, który miał na piersiach podobiznę świątyni Swantewita. Idąc za tymi wskazówkami popłynął w 1937 r. na wyspę Rugię koło Arkony i w pobliżu wysokiej skały kredowej, rozpoczął badania przy pomocy nurków, na dnie rafy podwodnej. Prace te rozszerzone w roku następnym przez okręt hydrograficzny „Meteor" (1200 ton) dały rewelacyjne odkrycia. Znaleziono na dnie szczątki grodu morskiego z drzewa i kamieni, które po zdjęciach lotniczych okazały się identyczne z planem portu na monecie i z opisem zawartym w t. zw. sadze o Jomswikingach.

Dalej okazało się, że moneta została odnaleziona koło Haidhabu, gdzie w 1043 roku zgubił ją książę Ulf. Wreszcie odnaleziono kamień runiczny z napisem Ulf — co w zestawieniu z sagą potwierdza obecność księcia duńskiego w Winecie, krótko przed napadem na nią króla duńskiego Magnusa.

A więc Wineta znajdowała się koło Arkony i tworzyła wielki gród, na który składały się: port z zamkiem, wbudowanym w morzu z 12 bramami, miejsce kultu Swantewita na skale kredowej, zabezpieczone wałem i murem, zbiegającym się z zamkiem morskim, podgrodzie, gdzie mieszkała ludność kupiecka i rzemieślnicza, i Korenica, pobliskie miejsce handlowe.

Część pierwsza w morzu została w zasadzie zbudowana już przed 973 r., czyli najdawniejszą wzmianką Ibrahima ibn Jakuba przez Słowian, wzmocniła i powiększyła ją drużyna normandzka wezwana po r. 980 przez Bolesława Chrobrego, ówczesnego wielkorządcę Pomorza, w imieniu podeszłego wiekiem już Mieszka I, przeciw niesfornym mieszkańcom miasta, którzy utrudniali żeglugę ze Szczecina do Skandynawii, podburzali podległych im z racji położenia Wołynian i prowadzili sami zacięte walki z Mieszkiem.

Zdobycie Pomorza bez Winety nie miało sensu i praktycznego znaczenia. Wobec zamulenia Dziwny i Świny cały ruch statków od Gopła, Warty, Noteci i Odry odbywał się w pobliżu Rugii i tam też znajdował końcowy etap przed rejsami do Danii, Szwecji i Norwegii — przez morze.

Wineta, ze sprzymierzonymi ewentualnie Normanami, mogła opanować a w najgorszym razie zniszczyć cała sieć portów Pomorza i cały handel Polski.

Stąd Chrobry wezwał na służbę grupę wolnych Wikingów, którzy w sposób na pół pokojowy osiedlili się w Winecie, kontrolując ją przez wybudowanie swoich pomieszczeń w basztach, nad bramami wyściowymi z portu. Stąd poszła nazwa skandynawska Jomsburg, czyli gród w prowincji Jom wzgl. Jumne, jak nazywano obie wyspy Rugii; właściwa, i Wittów do 1309 r. oddzielony osobno. W porcie powiększonym przez przybyszów mogło podobno stacjonować do 300 okrętów - łodzi, co należy przyjąć z zastrzeżeniem, wobec fantastyki liczbowej sag i źródeł średniowiecznych.

Był to port zarówno handlowy jak i wojenny. Po jesiennych obfitych połowach śledzi koło Rugii zawijały tu jeszcze statki rybackie z całego Pomorza Wschodniego i Zachodniego.

Dla statków handlowych stanowił ostatnią przystań, dla uzupełnienia zapasów przed wielką żeglugą, jeszcze wówczas bez kompasów. W Winecie krzyżowały się szlaki żeglu-

(Dokończ. na str. 20)

Wigilia w konwoju



(Wspomnienie)

Jeszcze kleiły mi się oczy. Z trudem zwlokłem się z koi i na mundur, już od dwunastu dni niezdejmowany, zacząłem naciągać swetry, kożuch. Wiecej niż połowa drogi była poza nami. Dziewięć dni do Halifax'u. Właśnie teraz byliśmy w pasie „packs of wolfs".[1]) Już trzeci dzień i noc idą za nami, i jak wilki, co noc kogoś topią.

Czułem się zmęczony. Z tyłu czaszki zimny ból od niewyspania. W dzień jest wszystko w porządku. W dzień nie tak się boję. Noc jest wstrętna. Woda taka ciemna, czarna. Wiatr wyje, zimny, ostry, przenikliwy, kłuje twarz jak igły.

— Panie poruczniku, za pięć!

— Dobra, jak na górze, Kazik?

— Jeszcze cicho, panie poruczniku.

Nałożyłem rękawice i spojrzałem po kabinie. Może ostatni raz z niej wychodzę. Wiem, że to i tak nic nie pomoże, ale wszyscy robią to samo. Cholera, człowiek wchodzi do kabiny i myśli, że może już więcej z niej nie wyjść. Nie wiadomo, drzwi mogą się zaciąć przy wybuchu. A wychodząc może przecież nie być czasu na powrót do niej.

Światło? — niech zostanie. Jedna lampka trochę wnosi życia i tak prąd się nie liczy. Fotografia leży na biurku, wywróciła się od kiwania. W lustrze zobaczyłem swoją twarz. Na pewno broda moja nie podobałaby się Ewie. Zresztą, ostatnio myłem się osiem dni temu. Kiedyś, gdy rugano mnie za niemycie się, marzyłem, by nareszcie dorosnąć i móc nie myć sie całymi dniami: ani rąk, ani szyi, ani uszu. Dorosłem i rzeczywiście tygodniami nie mogę się myć, ale właśnie teraz chciałbym się kąpać dwa razy dziennie. Ludzka natura zawsze chce mieć to, czego nie może.

Na kalendarzu — środa, nie, dziś jest już piątek, 22-gi do kosza, 23-ci czwartek do kosza, 24-ty piątek — dziś. Wigilia.

Aha! Papierosy i zapałki do kieszeni. Właściwie niepotrzebne, bo palić w nocy nie wolno. Znów te same czterdzieści kroków i pomost. Wietrzysko wieje, wstrząsnęło mną. W lewy niedopięty rękaw wpadł wiatr. Czym prędzej zatkałem dziurę, zostawiając tylko nos i oczy na wierzchu. Zamknąłem oczy, by prędzej przyzwyczaić się do ciemności.

— Walek, jesteś?

— Tak.

— Widzisz już?

— Jeszcze nie. Gdzie D. O.?[2])

— Budzić, jak tylko zaczną. Śpi w morskiej.

— Okey. Widzę już. Mów!

— Kurs 240 do pierwszej, ty nie zmieniasz. 110 obrotów obie. Działo dwa oświetlające, jeden, trzy, cztery Sap.[3]) Bomby głębinowe jak zwykle. Czwarty handlarz z lewej burty chce, zdaje się, odpaść. Uważaj na niego. No, i dobrze gap się, bo mam życzenie spać spokojnie. Convoy must go through!![4])

— Odpłyń!... Szefie!

— Na rozkaz, panie poruczniku?

— Wszyscy są?

— Tak jest.

— Niech nie śpią, cholery!

— Tak jest.

Wlazłem na stołek dowódcy. Z prawej burty korweta — widzę ją; z lewej jeden, dwa, trzy, cztery cargo.[5]) tankowiec i znów cargo. Czułem, jak zimno bierze mnie od głowy w dół. Nie czułem bólu karku, bo wiatr wpijał się w oczy. Wyciskał łzy. Właśnie wiał z tej strony, na którą powinienem patrzeć najbardziej. Przypomniało mi się, że „biednemu wiatr w oczy wieje". Tak, tylko że i reszta też będzie bardziej patrzeć na lewą burtę, niż na prawą.

Nie znoszę nocnych wacht. Woda wygląda znacznie groźniej w nocy. Tyle razy wyobrażałem sobie, jakby tonięcie wyglądało. Żebym tylko nie wpadł w panikę. Nie raz i nie dwa powtarzałem sobie w duchu rozkazy, które powinienem

KĄCIK MODELARZA

BUDUJEMY MODEL KONWOJU

Aby urozmaicić dział modelarski naszego pisma — w niniejszym numerze zamieszczamy nadzwyczaj ciekawe zadanie dla modelarzy. Chodzi tu mianowicie o zbudowanie modelu konwoju.

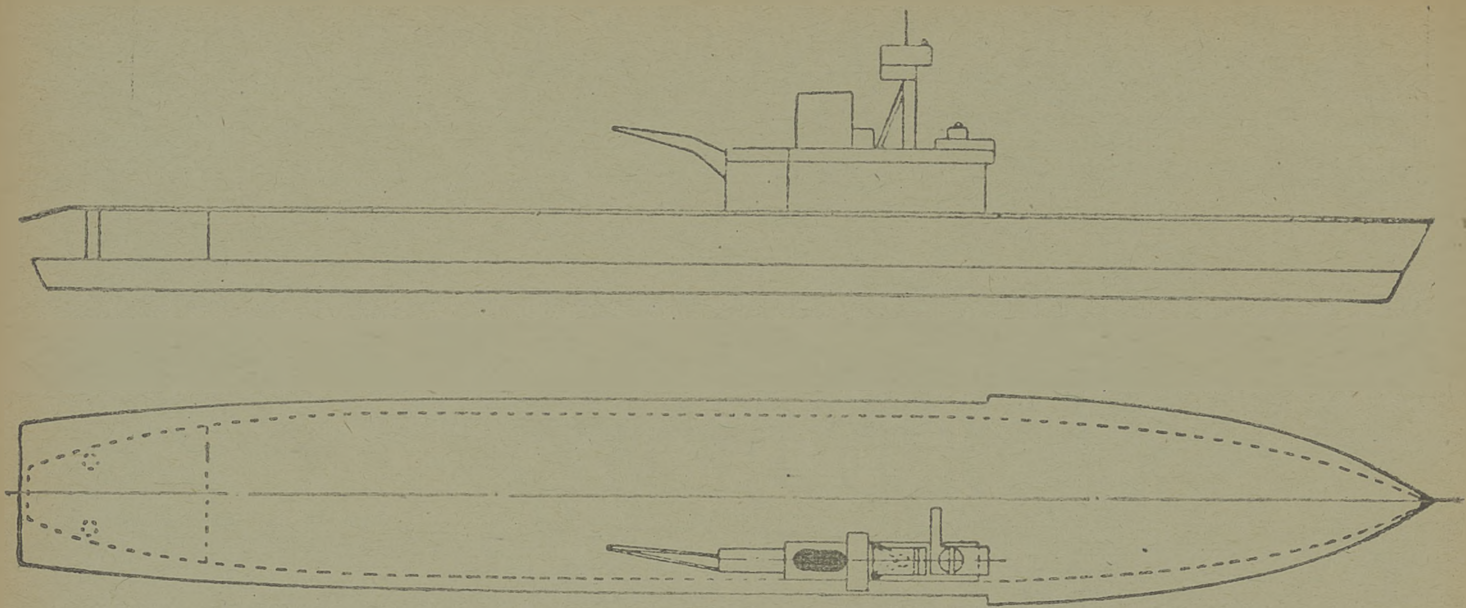
Co to jest „konwój"?

Nazwa ta oznacza dosłownie uzbrojoną eskortę. Już od najdawniejszych czasów było praktykowane, że w strefach zagrożonych przez nieprzyjaciela — grupy statków handlowych osłaniały okręty wojenne. W pierwszej wojnie światowej niemiecka broń podwodna, a zwłaszcza korsarski sposób jej używania zadały handlowej flocie aliantów dotkliwe straty. Wówczas to admiralicja brytyjska zmuszona została pojedyńczy ruch statków ograniczyć do minimum, wszystkie transportowce koncentrując w grupach, tak zwanych wówczas „karawanach". W ostatniej wojnie niebezpieczeństwo okrętów podwodnych wzrosło tak znacznie, że zagroziło w końcuwszelkiej żegludze morskiej państw sojuszniczych. Pierwotny sposób ochrony konwojów okazał się niewystarczalny, zaczęto więc opracowywać idealny szyk karawan statków, który jeśli nie wykluczał, to w każdym razie utrudniał napaść zespołu okrętów podwodnych nieprzyjaciela. W dalszym stadium wprowadzono system „szos morskich" oraz ubezpieczenie konwoju lotniskowcami.

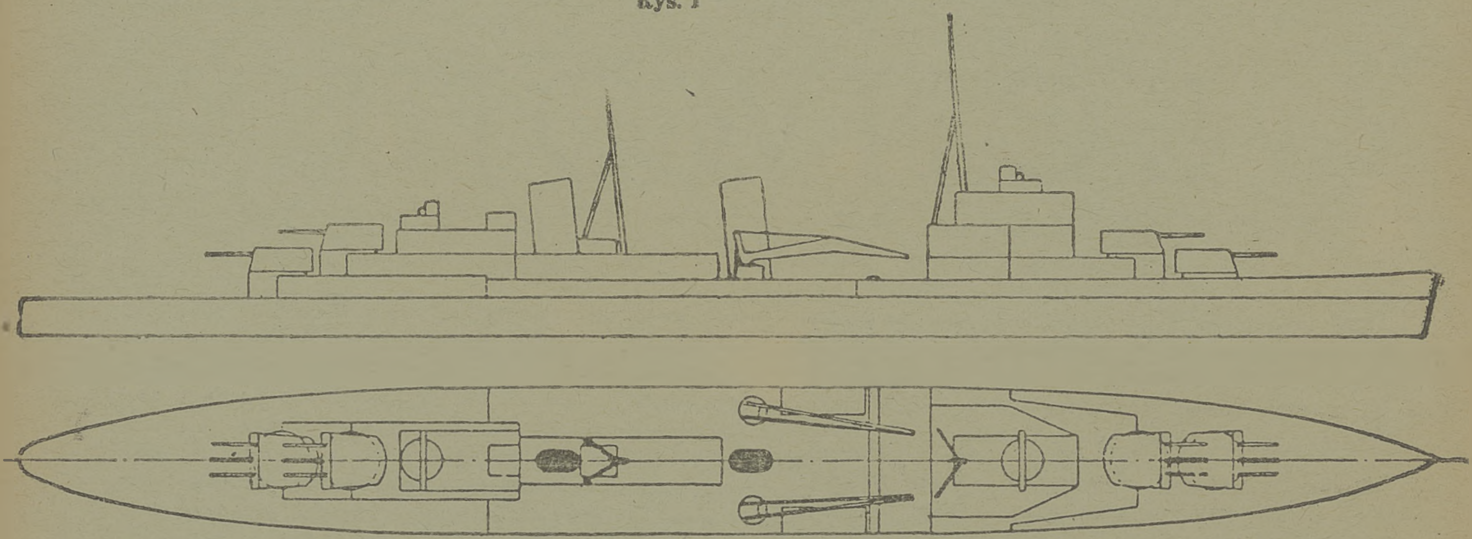
Jak powstaje konwój?

Już samo jego zorganizowanie kosztuje wiele pracy i czasu. Jest zrozumiałym, że przy większej ilości statków, ładowanie ich odbywa się naraz w kilku portach. Kiedy przygotowania są zakończone, statki zbiera się w umówionym punkcie. Ochrona konwoju zależy oczywiście od zapotrzebowania i wartości przewożonego ładunku. Do konwojowania używa się głównie korwet i kontrtorpedowców, ale w szczególnych wypadkach nawet lekkich i ciężkich krażowników i lotniskowców, przeważnie specjalnej kontrukcji t. zw. konwojowych. Na wodach przybrzeżnych do ochrony wykorzystuje się lotnictwo z baz lądowych, dla jego szybkości i możliwości patrolowania większych obszarów morskich. Na czole konwoju płynie zawsze kilka kontrtorpedowców, za nimi mniejsze transportowce, w środku statki największe, i wiozące najcenniejszy ładunek. Z boków ochraniają konwój lekkie jednostki pomocnicze: korwety, awizo i uzbrojone statki rybackie ale również i kontrtorpedowce. Karawana posuwa się wolno, niektóre statki płyną tylko połową swej mocy, aby nie przekroczyć szybkości innych jednostek. Charakterystyczne dla okresu ostatniej wojny są typy statków o jednakowych charakterystykach, budowanych seryjnie, a odpowiadających wymogom najekonomiczniejszej żeglugi (osiągnięcie maksymalnej szybkości przy możliwie minimalnym zużyciu paliwa). Należy do nich przede wszystkim typ „Liberty", a dalej „War-Emergency" — budowany wyłącznie dla transportów wojennych, a wyposażony w artylerię i samolot startujący z katapulty umieszczonej na dziobie.

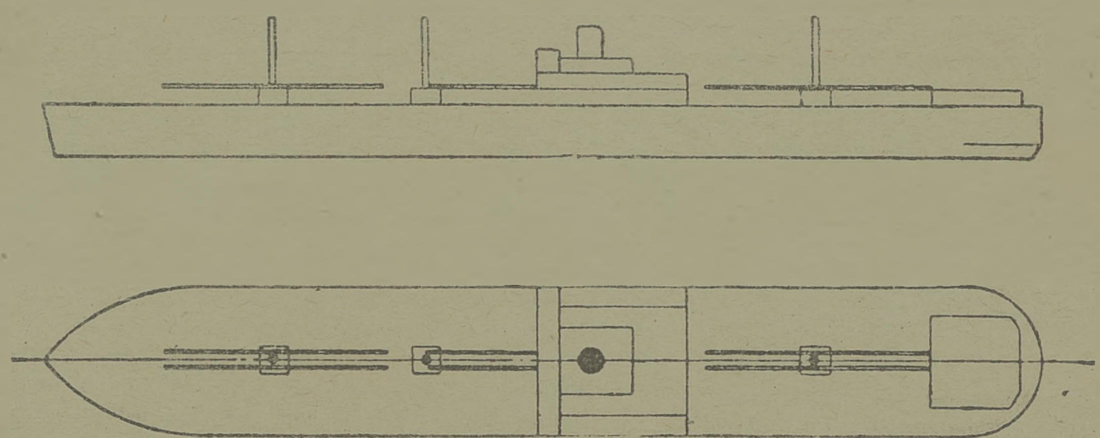
Z innych zamieszczonych tutaj typów, warto wspomnieć o transportowcu wojska. Jednostki tego typu są w okresie pokojowym normalnymi statkami pasażerskimi. Sławne były podczas ostatniej wojny rejsy m/s „Batorego" i „Sobieskiego", które uczestniczyły prawie we wszystkich ważniejszych operacjach morskich, przewożąc żołnierzy państw sojuszniczych, takim był też m/s „Chrobry" — zatopiony



Rys. 1

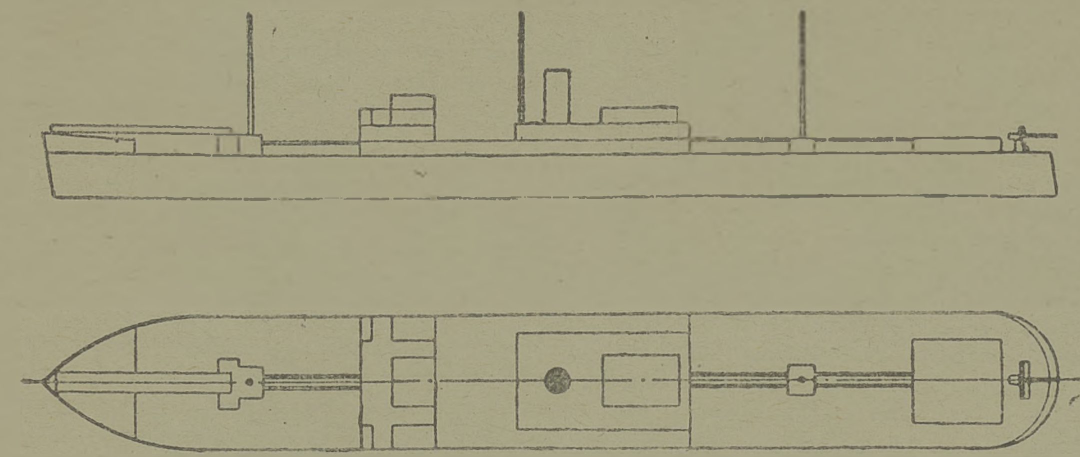


Rys. 2

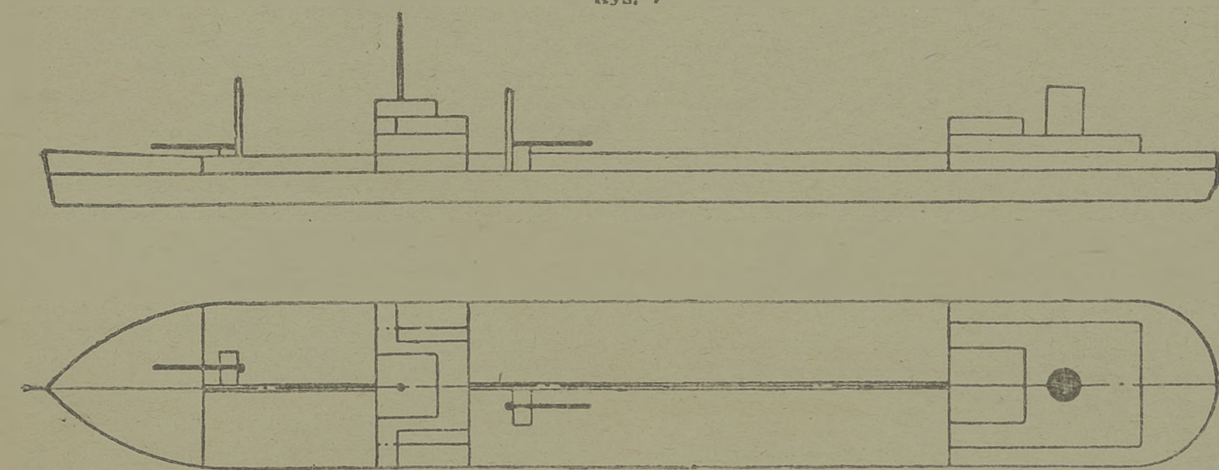


Rys. 3

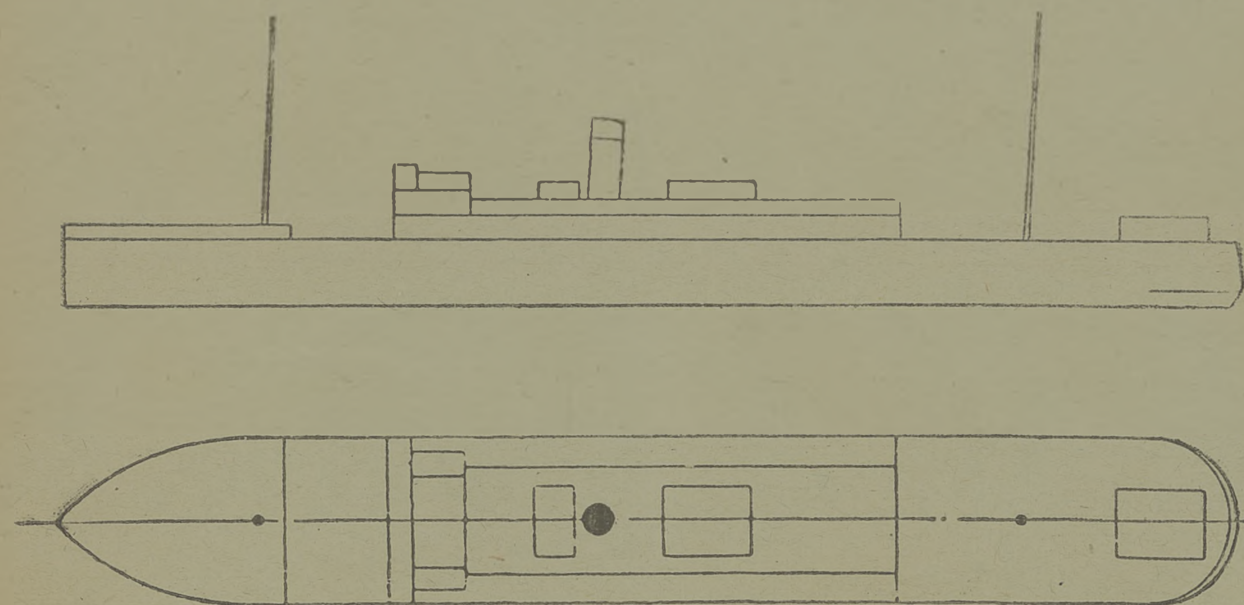
Rys 1 — Lotniskowiec Rys. 2 — Krążownik Rys. 3 — Transportowiec typu „Liberty"



Rys. 4



Rys. 5



Rys. 6

Rys. 4 — Transportowiec typu „War-Emergency" Rys. 5 — Tankowiec Rys. 6 — Transportowiec wojska

u wybrzeży Norwegii i m/s „Piłsudski". Statki-tankowce znamy najmniej, ponieważ służą one głównie do przewożenia benzyny i ropy, spełniając rolę pływających cystern. Ich wielki liczebny rozwój spowodowały warunki ostatniej wojny.

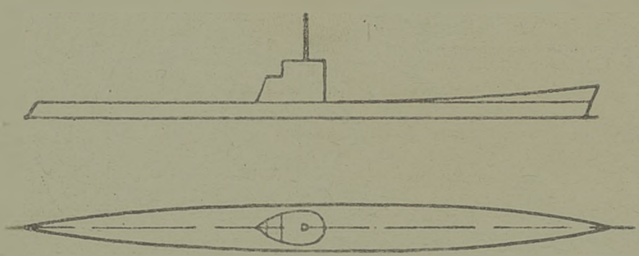
Plany statków transportowych podano w podziałce 1:1000. Jest to podziałka, w jakiej polecamy wykonać modele konwoju, odchodząc od przyjętych zasad budowania modeli w podziałce 1:200. Do celów jednak, jakim służyć mają niniejsze modele podziałka 1:1000 jest najidealniejsza. Nadmienić tu należy (o czym zresztą pisaliśmy już przy modelu trawlera, w jednym z poprzednich numerów naszego pisma), że gotowy, wymodelowany konwój służyć ma nie tylko, jakby się mogło zdawać — do zabawy. W latach wojny modele takie znajdowały się w każdym sztabie marynarki, aby na ich podstawie móc ustalać szyk konwojów i ich możliwości obronne. Jest to nadzwyczaj wskazana „zabawka" dla wszelkich uczelni morskich — tak marynarki wojennej, jak handlowej.

Jak przedstawia się teraz sama kwestia budowy modeli?

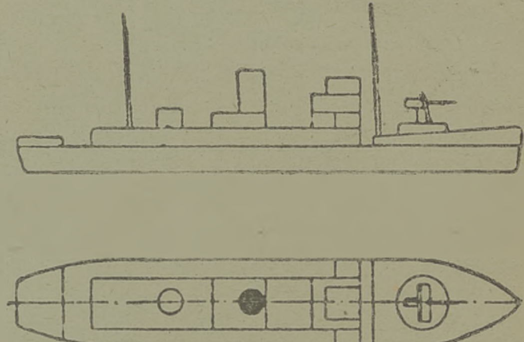
Budowa ich jest bardzo prosta, łatwa i co ważniejsze — potrzeba na nią niewiele materiału. Wszystkie modele są pomyślane jako „modele stołowe", a więc budujemy tylko ich część nadwodną. Kadłub robimy z miękkiego drzewa, albo wprost z warstw dykty (sklejki). Z tego samego materiału wykonujemy nadbudówki na pokładzie. U stolarzy meblowych materiału takiego można otrzymać ile się pragnie. Komin wykańczamy z okrągłego patyka. Maszty i dźwigi są z drutu.

Na zakończenie omówić musimy jeszcze typy okrętów wojennych, eskortujących konwój. Najważniejszym wśród nich jest oczywiście kontrtorpedowiec. Następnym okrętem najczęściej używanym do tych celów jest korweta. Nazwę taką, nieco archaiczną dla obecnej marynarki, nadano okrętom pomocniczym 3—4 razy większym od naszych trawlerów klasy „Czajka", uzbrojonym w działa, bomby głębinowe i aparaturę podsłuchowo-wykrywawczą. Większe okręty tego typu, noszą nazwę „fregat". Były one przeznaczone wyłącznie do ochrony konwojów.

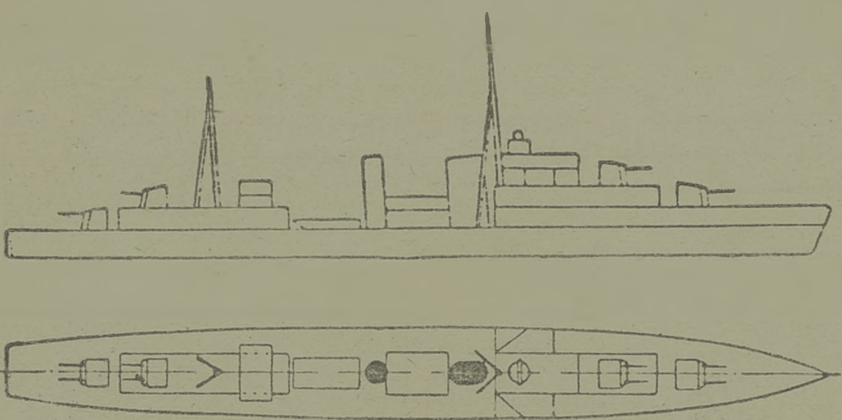
Po zbudowaniu wszystkich jednostek konwoju wymodelować możemy zespół okrętów podwodnych i potem na stole ćwiczyć nimi manewry ataku i obrony. Do malowania użyć można lakieru, lub farb pokostowych. Okręty wojenne malujemy na kolor szaro-niebieski, handlowe — dla odróżnienia — w pasy o liniach nieregularnych szarych, zielonych i niebieskich, ponieważ w okresie wojennym wszystkie okręty i statki maluje się na barwy ochronne, dla maskowania naśladując nawet w sposobie malowania blaski i cienie załamywanych fal.



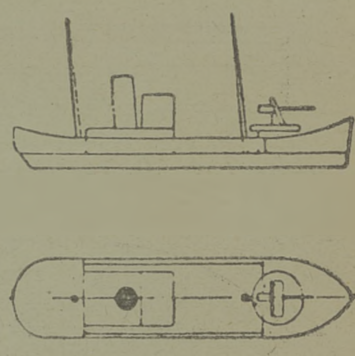
Rys. 7



Rys. 9



Rys. 8



Rys. 10

Rys. 7 — Okręt podwodny Rys. 8 — Kontrtorpedowiec Rys. 9 — Korweta Rys. 10 — Uzbroj. statek rybacki

bym wydać. Może nie zapomnę. Lepiej dojedźmy cało.

Znów kiwa się. Ciekaw jestem. czy naprawdę wstałby z przechyłu 50 stopni? O. Krist! Może zmniejszyć szybkość? Dziób idzie do góry, do góry; jeszcze... i łuup na wachę! Do góry, do góry i... buch! Nie spojrzę do tyłu, przy drugim aparacie torpedowym widać — a może mi się wydaje — jak pokład wygina się. Chyba nie powinien się złamać.

— Szefie!

— Panie poruczniku?

Właściwie nie wiem. czego chcę. Usłyszeć własny głos. Męczy mnie to czekanie na nich. Muszą przecież kogoś rąbnąć. Niechby już zaczęli. Zawołam starego. Zrobię alarm. Wolę czuć wszystkich dookoła siebie. Tak, mam osiemdziesięciu ludzi na wachcie. Mam wrażenie. że jestem sam. Wydawało mi się, że do wszystkiego można się przyzwyczaić. Nieprawda, do strachu nikt się nie przyzwyczai.

— Która godzina?

— 35 po.

Myślałem, że co najmniej godzina minęła, a to tylko 35 minut. Jeszcze trzy godziny i dwadzieścia pięć minut. Najgorzej jest stale pytać się o czas. Wtedy nie leci ale wlecze się. Normalnie w czasie takich wacht przypominałem sobie stare filmy. Dziś jest tak zimno, że nie mogę myśleć. Próbuję myśleć o filmach. — nie idzie. O Ewie też wszystko się urywa.

Ale po przyjeździe do Halifax'u puszczam się na całego. Nie wiem jak, to nieważne. Obiecuję sobie to od dłuższego czasu. A może zamiast „puszczania się". kupić jabłek i czekolady? Zresztą byle prędzej zejść z wachty.

Oczy bolą mnie od patrzenia. Dziwi mnie ten spokój. Jeszcze ani jednej torpedy. Nikt nie wyskoczył w powietrze,... a może niepisany rozejm w noc wigilijną? Treuga Dei.

Wigilia bez choinki, bez... Cholera zimno!

— Szefie!

— Na rozkaz?

— Wesołych Świąt. Spełnienia życzeń!

— Dziękuję, panie poruczniku. Nawzajem. Daj Boże następne w Gdyni.

— Nie wiem. chief.[6]) Ma pan dzieci?

— Tak. córeczkę. osiem lat. Co za dziewczyna! Są z żoną u babki pod Krakowem.

Szef rozgadał się. Ten ma mówione. „Tak" — mruczałem od czasu do czasu. Nie wiem o czym mówił. Co robi teraz Ewcia?... Zmarzłem. Ten czwarty cargo mocno odpadł do tyłu. Właściwie już go nie widać. Samemu odjechać po tego durnia? Nie. Mogę zgubić konwój. Zawsze to samo ze „struglerami"! Nie!

— Chief, starego na górę!

— Tak jest.

— Dalmierz, widzicie go jeszcze?

— Widać. panie poruczniku, ale bardzo słabo.

— Dobra. uważać dobrze. tylko nie zgubić!

— Por. co jest?

— Panie komandorze. melduję. że czwarty cargo odpadł mocno do tyłu. Czy mam go podgonić?

— Dobrze. tylko ostrożnie. nie wjedź im pan do mesy.

— Tak jest. Powoli odpadnę. Ster lewo 15. Obie 70 obrotów.

Po kilku minutach sylwetka wyraźnie rośnie. Najważniejsze. że coś się robi, a nie to beznadziejne wypatrywanie. Podchodzę blisko, widzę sylwetki na mostku. Przylecieli na naszą stronę, pewnie wiedzą co mamy im do powiedzenia. Sami podkręcają. I tak nawymyślać nie zawadzi.

— Niech im pan po angielsku nawymyśla. Co ślina na język przyniesie. Opieprzyć należycie.

— Tak jest, panie komandorze. Szefie. nastawić hajlery[7]) w ich stronę. Gdzie mikrofon? Dobra. mam już. Jak on się nazywa?

— S/s „Clyde" z Glasgow, panie poruczniku.

— „S/s „Clyde", s/s „Clyde", take up your ap pointed position. taku up your station. You're not on a picnic. sunny boy. Get going!![8])

— Widzi pan. już kręcą. Przestraszyli się, panie komandorze. To może im pożyczymy „Wesołych Świąt"?

— A bo co, dziś święta?

— Tak jest. Wigilia.

— Dobrze. Życz im pan.

— S/s „Clyde", s/s „Clyde" — we wish you „Merry X-mas"!![9])

Powoli dogoniliśmy konwój. I znów cisza. Już wiem: dziś nie będą torpedować — wigilia.

Cztery godziny ma swój koniec. Wszystko się kończy. wcześniej czy później, nawet wachty.

— Życzę panom „Wesołych Świąt"

Kabinka ciepła, światełko. — nie rozbieram się. Tak kładę się pod koce. Jeszcze tylko jedno życzenie „Wesołych Świąt" do fotografii. Może na przyszły rok będziemy razem. Może...

Tylko osiem dni do Halifax'u!

W. MILENUSZKIN.

1) grupy niem. okrętów podwodnych, operujących na Atlantyku stadami.

2) dowódca okrętu, popularnie nazywany „stary".

3) pociski półpancerne.

4) Konwój musi przejść — popularne hasło z okresu bitwy o Atlantyk.

5) Statek towarowy (żargon mar.)

6) szefie (żargon mar.)

7) rozgłośnia el. do mówienia na odległość.

8) s/s „Clyde" wejść na wskazaną pozycję. To nie piknik, słoneczko. Ruszaj!

9) s/s „Clyde" życzymy wam wesołych świąt Bożego Narodzenia.

T. Wywerka-Prekurat

MOCARSTWA morskie A.D. 1946

Ostatnia wojna wprowadziła wielkie zmiany w układzie sił na morzach świata. Flota japońska i niemiecka przestały istnieć, a flota włoska zdegradowana została do 20% stanu z r. 1940. Utrzymująca się przeszło 20 lat kolejność: Wielka Brytania, USA, Japonia, Francja, Włochy, Rosja, Niemcy zmieniła się całkowicie. Wielka Brytania, od setek lat władczyni mórz, utraciła swe dominujące stanowisko na rzecz potężnego sojusznika zza Oceanu.

Do pierwszej wojny światowej podstawą brytyjskiej polityki morskiej było „two power standard". Po wojnie Wielka Brytania decyduje się na „one power standard", obawiając się utraty swego stanowiska wskutek olbrzymich zbrojeń USA i Japonii, którym kroku dotrzymać nie mogła. Wykorzystuje zaaranżowaną przez prez. Hardinga konferencję rozbrojeniową w Waszyngtonie, której uchwały ustaliły parytet flot Anglii, USA, Japonii, Francji i Włoch na 5:5:3:1, 67:1, 67.

Kłopoty finansowe Wielkiej Brytanii po drugiej wojnie światowej są bez porównania większe. Wpłynęły one na wstrzymanie budowy licznych jednostek w dużo większym stopniu, aniżeli bomba atomowa.

Jak się przedstawia liczbowo stan flot USA i Anglii w roku 1946?

Flota USA rozporządza 5 wielkimi liniowcami po 45.000 ton uzbrojonymi w 9 dział 406 mm, 20 — 127 mm i 120 działkami pl. kal. 20 i 40 mm. Są to „Iowa", „Missouri", „New Jersey", „Wisconsin" i „Kentucky". Budowa szóstego okrętu tej klasy „Illinois" została wstrzymana. Dalej USA posiada 6 liniowców klasy „North Carolina" po 35.000 o takim samym jak „Iowa" uzbrojeniu i 3 krążowniki bojowe typu „Alaska" po 27.500 ton uzbrojone w 9 — 305 mm, o szybkości 35 węzłów. Ze starych liniowców 4 należą do floty rezerwowej.

Flota brytyjska natomiast posiada w służbie czynnej tylko 5 nowoczesnych liniowców: „Vanguard" o wyp. 42.500 t uzbr. w 8— 381 mm, 16 — 132 mm oraz ok. 100 działek i km pl.; 4 klasy „King George V" po 35.000 t. uzbr. w 10—356 mm, 16—132 mm i ok. 60 działek i km pl. Budowa 4 liniowców „Lion", „Temeraire", „Thunderer" i „Conqueror" tego samego typu co „Vanguard" została wstrzymana. Ze starych liniowców „Royal Sovereign" został przekazany ZSRR, „Warspite" wycofany ze służby. Los jego podziela w najbliższym czasie „Malaya", „Ramillies", „Resolution" i „Revenge" — „Queen Elizabeth", „Valiant", „Nelson", „Rodney" i „Renown" przeznaczone są na okręty szkolne.

W klasie lotniskowców Stany Zjednoczone rozporządzają 3 okrętami typu „Midway" („Franklin D. Roosevelt", „Coral Sea", 45.000 t, 18 — 127 mm, 112 działek 40 i 20 mm pl, 137 samolotów), 24 typu „Kearsarge" po 27.100 t, 2 po 14.500 t, 8 po 11.000 i 78 lotniskowcami eskortowymi po 6730 do 12.000 ton.

W skład floty brytyjskiej wchodzą 2 lotniskowce po 33.000 ton typu „Eagle" („Ark Royal"); 6 po 23.000 typu „Implacable", 4 po 18.300 typu „Albion" i 14 po 14.000 typu „Colossus". Budowa dalszych 9 lotniskowców została wstrzymana. Wśród nich znajdowały się 3 wielkie lotniskowce „Malta", „Gibraltar" i „New Zealand" charakterystyką zbliżone do amerykańskich typu „Midway", 2 lotniskowce typu „Eagle" i 4 typu „Albion".

Również w kategorii krążowników Stany Zjednoczone posiadają zdecydowaną przewagę mając 74 okręty wobec 38*) brytyjskich. W r. 1939 Wielka Brytania miała 64 krążowniki, a USA tylko 35. Podobnie jak w 3 głównych klasach tak i w jednostkach lekkich Stany Zjednoczone posiadają przewagę, tym bardziej, że spośród będących w budowie brytyjskich wielkich kontrtorpedowców typu „Battle" tylko 20 zostanie ukończonych.

Przewaga USA występuje rażąco przy porównaniu składów eskadr amerykańskich i angielskich. Eskadra Atlantycka USA składa się z 5 liniowców, 7 lotniskowców, 4 lotniskowców eskortowych, 18 krążowników, 76 kontrtorpedowców, 24 szybkich eskorterów, 51 okr. podwodnych i 66 jednostek mniejszych (stawiaczy min, poławiaczy min, kanonierek etc.)

Brytyjska Home Fleet rozporządza tylko 1 liniowcem, 3 krążownikami i 5 kontrtorpedowcami!

Flota USA na Pacyfiku obejmuje 5 liniowców, 11 lotniskowców, 9 lotniskowców eskortowych, 28 krążowników, 98 kontrtorpedowców, 16 szybkich eskorterów, 38 okr. podw., 74 jednostki mniejsze. Eskadra brytyjska na Oceanie Spokojnym posiada 2 lekkie lotniskowce, 4 krążowniki, 8 kontrtorpedowców, 12 eskorterów i kilka okrętów podwodnych!

Dominującą swoją pozycję Stany Zjednoczone zdobyły niesłychanym nakładem finansowym. Oto zestawienie okrętów zbudowanych od r. 1941 do września r. 1945.

10 okrętów bojowych
27 lotniskowców
77 lotniskowców eskortowych
13 ciężkich krążowników
33 lekkie krążowniki
364 kontrtorpedowce
467 eskorterów
203 okręty podwodne

Koszt budowy tej olbrzymiej armady wyniósł ponad 4 miliardy dolarów! Nie zapominajmy, że w tym samym czasie stocznie amerykańskie wyprodukowały ok. 34.000.000 BRT tonażu handlowego!

Trzecie miejsce zajmuje w tej chwili flota francuska posiadająca 4 liniowce, 1 lotniskowiec, 1 lotniskowiec eskortowy, 3 ciężkie i 7 lekkich krążowników, 21 dużych i małych kontrtorpedowców, 29 okr. podwodnych, 48 eskorterów, poławiaczy min itp., i ok. 180 małych jednostek jak ścigacze itp.

Flocie francuskiej nie ustępuje tonażowo flota radziecka, o odmiennej jednak strukturze charakteryzującej się przewagą okrętów lekkich i podwodnych.

Z jednostek zbudowanych w przeciągu ostatnich lat, pozostających jeszcze w budowie oraz planowa-

---

*) Poniżej granicy wieku, bez przestarzałych.

nych, należy wymienić krążowniki „Kujbyszew", „Ordzonikidze", „Petropawłowsk" (Bałtyk i m. Lodowate Płn.), „Mołotow", „Frunze", „Kaganowicz" (m. Czarne) o charakterystyce zbliżonej do typu „Kirow" (8000 t., 9—180 mm, szb. 33 w.). Z jednostek lżejszych wielkie kontrtorpedowce (ok. 12) będące rozwinięciem typu „Moskwa" (2895 t, 5—133 mm, 6 ap. torp. 533, 36 w.), i ponad 40 kontrtorpedowców należących do typów „Gniewny" i „Strasznyj" (1600—1700 t., 4—130, 6 ap. torp. 533 mm, 37 w.). Na Dalekim Wschodzie znajdują się 2 dalsze krążowniki typu „Kirow", stanowiące jądro eskadry składającej się poza tym z kontrtorpedowców opisanych wyżej typów, ok. 60 okrętów podwodnych oraz znacznej liczby jednostek pomocniczych. Jeśli chodzi o okręty podwodne, to już w r. 1940 flota sowiecka posiadała ich na wszystkich morzach ponad 160, należących do 5 zasadniczych typów: „S" (ponad 1500 t.) „Prawda" (1400 t.), „Komsomolka" (ok. 900 t.), „Jorsz" (600 t.), i „M" (200 t). Pokaźna liczba jednostek wszystkich tych typów zbudowana została podczas wojny. W kategorii liniowców ZSRR posiada 1 „Archangielsk" (p. niżej) i 1—2 okręty z pośród starych klasy „Marat" (23016—23606 t., 12—305 mm). Nowe wielkie liniowce typu „Tretij Internacjonał" (35000—40000 t., działa 406 mm) pozostają jeszcze w budowie.

Przekazane flocie sowieckiej przez aliantów jednostki obejmują: 1 okręt bojowy „Archangielsk" (ex ang. „Royal Sovereign", 29150 t., 8—381 mm, szb 22 w.), 1 lekki krążownik „Murmańsk" (ex amer. „Milwaukee", 7050 t., 12—152 mm, szb. 34,8 w.), 10 kontrtorpedowców i 4 okr. podwodne. Z podziału floty niemieckiej Związkowi Radzieckiemu przypadł 1 lekki krążownik (ex „Nuernberg", 6000 t, 9—150 mm, szb. 32 w.)) 4 kontrtorpedowce (ex ex „Z 33", „Erich Steinbrinck", „Karl Galster", „Friedrich Ihn"), 3 torpedowce (ex ex „T12", „T17", „T33"), 1 eskorter (ex „F7") i 3 tendry (dawne torpedowce ex ex „T107", „T158", „T196").

Ogółem z jednostkami starszymi tonaż floty sowieckiej sięga 300.000 ton.

Z floty włoskiej pozostało 5 liniowców, 1 awiomatka, 9 krążowników, 10 kontrtorpedowców, 23 torpedowce, 38 okrętów podwodnych, 100 mniejszych okr. woj. i 160 okr. woj. i 160 okrętów pomocniczych. Konferencja pokojowa ustaliła stan przyszłej floty na 2 liniowce, 4 krążowniki, 4 kontrtorpedowce, 16 małych torpedowców. Reszta okrętów zostanie podzielona między państwa Sprzymierzone. Włochy więc wraz z Hiszpania, Argentyną, Szwecją, Brazylią, Holandią, Grecją, Turcją i Chile tworzyć będą grupę marynarek drugiego rzędu, których tonaż ogólny zamykać się będzie w granicach 40.000—90.000 t.

Floty pozostałych państw morskich, między nimi i Polski nie sięgaja 20.000 ton.

Nie należy oczekiwać zasadniczych zmian w obecnym układzie w ciągu najbliższych lat. Bez wątpienia Wielka Brytania będzie starała się złagodzić, choćby częściowo, przewagę amerykańską, jednak ciężka jej sytuacja ekonomiczna nie pozwala spodziewać się specjalnego wzrostu floty Albionu.

Skrzynka pocztowa

Cz. Mucha, Kraków. Musielibyście przyjechać do Gdyni. W Gospodarczym Archiwum Morskim Instytutu Bałtyckiego (Gdynia, ul. Ś-tojańska) znajduje się dzieło p. t. „Strefy handlu zagranicznego", gdzie znajdziecie potrzebny Wam materiał.

Ob. Bielski, Żyrardów. S/s „Kościuszko" został sprzedany przez G.A.L. O żadnym kontrakcie oficerów tego statku z Admiralicją Brytyjską, nie wiadomo i rzecz taka wydaje się być wątpliwą.

Krysia, Hanka i Jadzia, Opoczno. Spróbujcie napisać do S. O. Ligi Kobiet — Wydział Morski, Orłowo, Przebędowskich 11.

Z. Przepiórka, Radom. W Łuczanach (k. Olsztyna) istnieje Ośrodek Szkoleniowy L. M., który ponowi swoją działalność na wiosnę.

P. Gusiew, Białystok. Szkoła Specjalistów Morskich jest szkoła dla marynarzy służby czynnej, do której są przydzielani po ukończeniu kursu rekruckiego. Do Szkoły Oficerskiej Mar. Woj. w roku 1947 (lipiec) będzie można kandydować posiadając małą maturę.

A. Pewiński, Opalenica. Absolwenci gimnazjum (maturzyści) będą mogli zdawać do O. S. M. W. w lipcu 1947 r.

H. Cieszkowska, Warszawa. Syn Obywatelki musi uprzednio osiągnąć małą maturę i wiek 18 l., aby móc wstąpić do jednej z obu istniejących szkół morskich. Korpusu Kadetów Marynarka nie posiada. Ośrodki sportowo - morskie i rybackie przyjmują do szkolenia w miesiącach wiosennych.

F. Chojnacki, Poznań. Podręcznikiem na tematy omawiane przez Was chwilowo służyć nie możemy. Artykuł o obliczaniu oporu kadłuba i mocy motoru w związku z zamierzoną szybkością budowanej jednostki, ukaże się w prasie naszego wydawnictwa w styczniu 47 r. Praktyka życiowa zmusza nas do uwagi, że dziedzina wynalazków morskich jest najniewdzięczniejszą i najbardziej zwodną dla ludzi nie znających gruntownie warunków pracy, sprzętu, zastosowań i urządzeń okrętowych.

B. Małachowski, Kraków. Żądane numery wysłaliśmy. Artykuły i komunikaty o treści omawianej przez Was, będą zamieszczone w najbliższych numerach w miarę możności redakcyjnych i napływu materiału.

F. K. T., Radom. Odpowiedź na Wasze pytanie wymaga przynajmniej jednej szpalty a „Marynarz" nie dysponuje miejscem. Natomiast odpisanie Wam prywatnie uniemożliwiacie nie podając swego adresu i nazwiska. Wydłużenie liniowca „Covour" rzeczywiście miało miejsce, ale o 10 mtr. a nie 16, jak piszecie.

P. Kowaliński, Nogradveroce (Węgry). Numery wysłaliśmy. Dziękujemy za słowa uznania. Pozdrowienia z kraju.

B. Wujke, Stilo. Dziękujemy za nadesłaną przesyłkę, przy okazji wykorzystamy.

J. Gilch, Kraków. Żądanego planu nie posiadamy, natomiast o liniowcu „Vanguard" będziemy jeszcze nieraz pisać.

W. Dąbkowski, Łódź. Numery wysłaliśmy.

B. Drozd, Zakrzówek. Powinniście zgłosić się w 1947 r. na ochotnika do Mar. Woj., gdzie, w wyniku segregacji, w miarę Waszych uzdolnień, możecie być przydzieleni do Szkoły Spec. Morskich. Adres „Żeglarza", Gdynia, Dom Żeglarza.

T. Wywerka, Warszawa. Mamy pewne zastrzeżenia co do Waszych uwag. W odpowiedzi zaznaczyliśmy różnicę w tonażu obu odmian (jedna 6985 — 7270 ton, druga 6830 — 7040 ton). Inne dane są zupełnie identyczne, właśnie według wymienionego przez Was Weyers'a. Czytelnik pytał nas o dane, nie zaś o sylwetkę i rozmieszczenie pancerza. Daty strat podaliśmy za „Sveriges Flottan", gdy nie było jeszcze oficjalnych danych. Okazuje się, że po ich niedawnym ogłoszeniu, cyfry podane przez Was są również nieścisłe. I tak krążownik „Sydney" został zatopiony 2. 12. 1941, „Neptune" 19. 12. 41, „Perth" 1. 3. 42. Zresztą nie od rzeczy będzie dodać, że takie wydawnictwo jak „Jane's Fighting Ship" i „Marinkalender Sveriges Flotta" kłóci się np. z raportem admirała Kinga nie tylko co do daty zatopień, ale także danych (np. lotniskowce „Amogi" wg. „Jane" mają po 30 000 t, wg. Szwedów 22 000 ton!). I rozwiązuj tu potem takie rebusy! Pozdrowienia.

A. Rudka, Kraków. Najlepiej w takich wypadkach zwracać się bezpośrednio do uczelni. Adres: Państwowe Liceum Bud. Okrętowego, Gdańsk-Wrzeszcz, „Conradinum".

S. Pietrzak, Kalisz. Wasze „Czy wiecie, że..." jest dobre, ale nie nadaje się do „Marynarza", gdyż treść notatek nie ma nic wspólnego z morzem. (D. c. na str. 20)

BRUNON DZIMICZ



Niema marynarza nad harpuniarza

IX.

Ulewiacy już nic pamiętali dokładnie kiedy zaczęli pracować przy konwojach na północnych szlakach; Orkady, czasem wyspy Owcze, nawet Jan Mayen, częściej pod Szpicbergiem i stamtąd ku niezmierzonym wybrzeżom Związku Radzieckiego.

Przywykli do pracy nocnej, przystosowali wzrok, wyostrzyli wspaniale słuch.

Ta przygoda nawinęła się Moreli i jego kompanom w okresie początkowym, gdy pod niegościnnymi brzegami wysp Owczych „Ulewa" czekała na nadejście konwoju, od Islandii, do którego miała dołączyć się według planu wzmocnienia eskorty.

Blade słońce na siwym niebie, biało - brudne plamy na ciemnych skałach, ciemne wody oliwkowo - pistacjowe pod nawisającymi zwałami karni, rozrzucone sadyby osiedla, z mocnego drzewa, z oblazłą podczas wojny, kiedyś barwną powłoką olejnej farby. Wokół szaruga mgława nawet przy mocniejszym podmuchu.

W zawietrznej zatoczce kilka większych lugrów rybackich, para pradziadowskich brygów, krępy sloop wielorybniczy ze starą harpuniarka tłoczyli się przy nabrzeżu, zostawiając wolnymi kotwiczne miejsca dla coraz częściej zaglądających wojniaków.

„Ulewa" czujnie i nieprzerwanie podsłuchując, zwolniła jedną wachtę na ląd pod warunkiem nieoddalania się z osiedla i natychmiastowego powrotu na łódź motorową do portu na umówiony sygnał syreną.

Miejscowi owcodoje, barani fryzjerzy i składacze suszonych dorszy, ciężkiego typu duńskiego, pykając fajkami, przyglądali się zwinnym chłopcom, z uznaniem kiwając głowami nad ich morską zaprawą, którą wyrobione oko dojrzało w sposobie dobijania do lądu i opuszczania motorówki. Bo szczur lądowy, wiadomo, włazi i wyłazi na okręt nie wiadomo jak... ale nigdy po marynarsku.

Morela z nieodłącznymi Haniszem i Drzymałą sunęli posuwistym krokiem wzdłuż kamiennego nabrzeża. Zatrzymali się przy pękatym, rozlazłym, ale mocno zeszytym, choć źle skrojonym wielorybniku, przyglądając się królującej na jego dziobie harpuniarce ze zwiniętą obok liną od harpuna.

— Wygląda jakby gotowa do strzału, tylko nabój wsadzić, nie...? wysilił się Hanisz.

— Chciałbym zobaczyć tego harpuniarza, ciągnął Drzymała, dawniej za jednego takiego, szypry dawali do 7-iu obytych marynarzy...

— Wtedy jeszcze nurków nie znali a harpun rzucali ręką, z uśmiechem zauważył Morela... Idziemy dalej, bo nic innego nie zdążymy zobaczyć...

Odwrócili się razem jak na komendę i razem wydali okrzyk uznania „Aa...", tylko Hanisz musiał dodać „No! niee...?"

Na drugim piętrze dość obszernego domu z grubych pni, o swoistym oszalowaniu, na balkonie mezoninu stała jakaś białozłota, zaróżowiona od przymrozku, piękność i uparcie przyglądała się ulewiakom. Ładnie jej odsalutowali. Nachyliła się nad balustradą, posłała całusa i szybko znikła za drzwiami.

Nie doczekali się ponownego zjawiska...

Skierowali się ku górnym ulicom.

• • •

Docierali już do krzewopłotów nadmorskich pastwisk, gdy przeciągły ryk syreny zadźwięczał na dole, głuche budząc echo w spadzistych przełęczach skał.

Stanęli przysłuchując się. — To nie nasza — zadecydowali...

— Co to za zarzewie tam u dołu przy rybackiej przystani? — rzucił raptem bystrooki Morela. Widzicie?

Nikt mu nie odpowiedział. Impulsywnie zbiegali wszyscy razem krętą uliczką. Wyraźnie paliło się w porcie.

Gdy wybiegli na nabrzeże przystanęli na chwilę: palił się dom z balkonem, z którego posłano im pięknego całusa...

Aczkolwiek pompy i sikawki były w ruchu, ale już cały dach był w ogniu, a ponieważ opadał spadziście trudno było na niego dostać się z siekierami. Płomienie szalały na wewnętrznych schodach.

Przecisnęli się bliżej. Starego typu drabina strażacka nie sięgała mezoninów. Rybacy z owczarzami rozciągnęli, trzymając go wokół, czworoboczny żagiel i wrzucano do niego co cenniejszy dobytek i skakali ludzie. Przy wzmagającym się wietrze budynek był stracony. Polewano już sąsiednie aby uratować je od zagłady. Zarzewie ognia krasiło czerwienią brunatno - seledynowe wiry zatoki. Trzask palących się belek i syk wody na głowniach głuszył mowę ludzką...

Raptownie na balkonie mezoninu ukazała się z rozwianymi włosami jasnooka nieznajoma. Zwarty czworobok ludzi z żaglem przysunął się pod balkon ale... Wanda, bo tak wołała na nią jakaś ciotka z dołu, skoku się bardzo, bardzo bała... Wszelkie namowy nie skutkowały, a czas naglił. Okap tlił się tuż nad nią.

Morela, przeżywający tę niedolę dziewczyny, położył ręce na ramionach Hanisza i Drzymały: Za mną chłopcy, mam myśl zbawienną...

Łatwo wypchali się z tłumu do nabrzeża. W ślad za Morelą skoczyli na wielorybnika i na harpuniarce, jakiś zawadzający po drodze wachtowy, ciężki Dun, dostał od Drzymały „młodego byczka“, wyszczerzył oczy, rozczapierzył palec na brzuchu i usiadł ciężko na ładowni, z wyrazem niegasnącego zdumienia na twarzy.

Morela po sprawdzeniu ostrza i umocowaniu liny nakierował harpuniarką. Hanisz fachowo otworzył skrzynię parkową przy nadburciu. Trzy błyszczące naboje stały tam rzędem. W „try miga“ jeden został schwycony, wsunięty do paszczy zamku, zamek domknięty i okrzyk „gotów“ zabrzmiał, gdy do mola przybijała łódź z „Ulewy“ z zastępcą dowódcy, który przyjechał sprawdzić, jak pracuje uprzednio wysłana pod komendą bosmana Szaleja, drużyna przeciwpożarowa. Ale Morela nie czekał. Huknął strzał. Harpun wyleciał z pogwizdem, ciągnąc za sobą giętką linkę o stalowym sercu i wbił się tuż ponad balkonem, głęboko w belkę, dziurawiąc oszalowanie.

Tłum rozstąpił się na boki. Wolnym przejściem mknął rączy Morela, wspierany przez Hanisza i Drzymałę.

Pod balkonem splunął w ręce i jak stary „bim - bom - bram marsowy“ co pracuje pod szczytnikami na 60 metrach, piął się szybko do góry. Przyjaciele przytrzymali linę...

Jeszcze jeden wysiłek i zarzucił nogi za balustradę. Tłum wydawał okrzyki zachęty i zadowolenia... Wanda cofnęła się w tył. Nie było czasu do stracenia, Morela zręcznie obrócił ją, wykręcając subtelnie rękę, złapał pod plecy, podniósł i... rzucił wprost na żaglowinę... Dziko wrzasnęła, ale krótko bo już było po wszystkim, bujano ją jak w hamaku... Już śmiech przebijał przez łzy.

Morela szybko ześlizgnął się w dół. To już był drobiazg, chociaż lina akurat przepaliła się przy nasadzie zbawczego harpuna i spadła mu pod nogi. Odnieśli ją na wielorybnik.

Właściciela kosztowało to: jeden nabój i parę metrów liny. Jak za życie ludzkie — niewiele...

Chcieli się niepostrzeżenie wycofać... Ale tłum nie pozwolił. Złapano Morelę, którego już ani Hanisz, ani Drzymała tym razem nie bronili i przy ogólnych oklaskach Morela dostał nie balkonowego ale mocnego całusa od Wandy...

• • •

„Nie ma marynarza nad harpuniarza“ zawyrokował bosman, w drodze na okręt: „Przebaczam wam użycie harpuna na czerwonego kura zamiast wieloryba, a to tylko dlatego, żeście uratowali pannę o polskim imieniu...“.

— Co dziesiąta Dunka jest Wanda...

— To nas nic nie obchodzi, że oni nas naśladują, zakończył dyskusję Szalej, który przecież musiał według stanowiska mieć ostatnie słowo...

Motorówka dobijała do „Ulewy“.

Brunon Dzimicz.

Tanger



Muezzin wzywa wiernych na modlitwę.

(Korespondencja własna)
Copyright by „Marynarz Polski".

Nad wodami cieśniny, grodzącej dwa kontynenty, naprzeciw skalistych zrębów Gibraltaru — leży białe miasto, zwane przez Arabów „Tandże". Jego burzliwe dzieje przeszły do historii. Dziś stanowi ono cichy zakątek, zapomniany przez wojnę i zagubiony wśród palmowych gajów wybrzeża. Ludność jego, to przeważnie zarabizowani Berberzy, posługujący się swym dawnym językiem. Rządzi tu namiestnik (mendub) sułtana marokańskiego z Fezu, a opiekę nad całością strefy sprawuje „Komitet Kontrolny", w skład którego wchodzi Wielka Brytania, Francja i Hiszpania. Ta ostatnia, korzystając z chaosu wojennego, szalejącego nad Morzem Śródziemnym, swą „opiekę" posunęła tak daleko, że pewnego pięknego dnia wysadziła w międzynarodowej strefie swe wojska. Okupacja jednak nie trwała długo, nie przyniosła żadnych zmian, ani nie zmieniła toku życia w „białym mieście". Dziś Tanger jest znów neutralną oazą pokoju, tak krańcowo różną od najeżonego fortyfikacjami „sąsiada z przeciwka" — Gibraltaru.

Potężne masywy Gór Atlasu, u stóp których leży miasto, są już widoczne z daleka, gdy płyniemy z Gibraltaru. Przy wysiadaniu na ląd, otacza nas tłum przekupniów, zachwalających swe towary z iście wschodnią natarczywością. Małe, ciemnoskóre i brudne — „berberzątka" — wyciągają dłonie po datek. Plaga „bakczyszu" jest jednakowa we wszystkich portach afrykańskich.

O wschodzie i zachodzie słońca, z dachu miejscowego meczetu, wzy-



Na lewo: Arabska dzielnica handlowa Tangeru.

Na prawo: Nasz korespondent, Florian Staszewski i Cherif Alaoui Dar El Baroud







Dziedziniec pałacu sułtana

Ulica w Tangerze

wa muezzin wiernych na modlitwę. Moi tutejsi przyjaciele o nazwiskach na wskroś egzotycznych: — Mohammed ben Ali el Alaoui z Meknes, Si Moulay Abder Rahman i Cherif Alaoui Dar El Baroud z dumą pokazują mi zdjęcia z dedykacjami, otrzymane podczas wojny od oficerów polskiej marynarki handlowej.

Kiedy stateczek, łączący cyple dwóch kontynentów daje trzykrotny sygnał syreną, żegnam z żalem beztroski zakątek lądu, z niechęcią oglądając żelbetowe twierdze Gibraltaru, przypominające ponurą rzeczywistość, od której tak łatwo można odbiec w międzynarodowym, wolnym Tangerze.

Florian Staszewski
(zdjęcia autora)

Kobiety w Tangerze fotografują się niechętnie. Nic dziwnego: obyczaj nakazuje im zasłanianie twarzy t. zw. „haikiem". I domyśl się tu, która z nich jest najładniejsza?

Na porannej przechadzce





Ze sportu

MARYNARZE W REPREZENTACJI WYBRZEŻA

W meczu rewanżowym Pomorze — Wybrzeże, w koszulkach reprezentantów Wybrzeża wystąpiło dwu marynarzy — mistrzów W. P., zdobywając dla swej drużyny 3 cenne punkty, co dało wynik remisowy 8:8, mimo iż Wybrzeże wystawiło w wagach lżejszych zawodników rezerwowych. Mat Koralewski spotkał się w wadze półciężkiej z Pollakiem, który w ostatnim spotkaniu wygrał z Dobeckim; mistrz W. P. wygrał zdecydowanie na punkty. Mar. Lik w wadze ciężkiej zremisował ze Zmorzyńskim, którego uprzednio pokonał na punkty. Przypuszczać należy, że gdyby wystawiono także trzeciego marynarza, mistrza W. P. Buzowskiego w wadze lekkiej, przeciwko Sowińskiemu, który jest w słabej formie, wynik brzmiałby na korzyść Wybrzeża.

Do spotkania międzyokręgowego Warszawa—Wybrzeże zostali ponownie wyznaczeni na reprezentantów: mat Koralewski i mar. Lik.

Drużyna bokserska WKS „Flota" odniosła znaczny sukces, bijąc reprezentację Grudziądza w stosunku 8:6, przy czym nie rozegrano spotkania w wadze ciężkiej, gdyż mistrz W. P. mar Lik walczył w tym dniu we wzmocnionym składzie M.l. KS Gdynia, przeciwko HCP Poznań.

Mistrz okręgu poznańskiego HCP przegrał z MKS Gdynia w wysokim stosunku 4:12. Mar. Lik pokonał zdecydowanie na punkty w ramach tego meczu Cwojdzińskiego.

Drugi występ piłkarzy WKS Flota w mistrzostwach klasy A zakończył się porażką w dużym stosunku 0:8, jest to tym bardziej przykre jeśli się zważy, że zwycięzca tego spotkania, Gryf z Wejherowa, ulegał w ubiegłym sezonie Flocie w odwrotnym stosunku. Drużyna marynarzy bez wątpienia weźmie do serca swą porażkę i przez regularne treningi dojdzie do formy na jaką ją stać.

MISTRZOSTWA ZIMOWE MAR. WOJ.

W terminie do marca 1947 roku zostaną rozegrane Zimowe Mistrzostwa Mar. Woj. Już obecnie rozpoczęto treningi w celu przygotowania się do tej imprezy. Eliminacje wstępne rozpoczynają się wkrótce i mają za zadanie wyłonić reprezentację w każdej kompanii i równorzędnym pododdziele, następne eliminacje pozwolą sformować reprezentacje poszczególnych jednostek, które rozegrają Zimowe Mistrzostwa. Program ich przewiduje wiele rodzajów sportu: walkę na bagnety, boks, pływanie i skoki do wody, koszykówkę, siatkówkę i gimnastykę przyrządową. Przewidziane są cenne nagrody. Mistrzostwa organizowane są w celu upowszechnienia sportu wśród marynarzy i wyszukania nowych talentów sportowych.

WKS FLOTA POMNAŻA SWE SZEREGI

WKS „Flota", będąc reprezentacyjnym klubem sportowym Marynarki, organizuje obecnie delegatury — oddziały klubu we wszystkich jednostkach Mar. Wojennej.

Kpt. Skorupski, instruktor W. F. Mar. Woj., zasłużony działacz marynarskiego sportu, wystąpił do Naczelnego Dowództwa z inicjatywą utworzenia Związku Wojskowych Klubów Sportowych, który byłby centralną i nadrzędną instancją WKS-ów, uzgadniającą ich działanie, organizując imprezy wojskowe o charakterze ogólno-krajowym.

Naczelny Dowódca W. P. udzielił pochwały sportowcom Marynarki, którzy zdobyli w ogólnej punktacji wicemistrzostwo Wojska Polskiego.

Jot-wu.

WINETA

(Dokończ. ze str. 11)

gowe: a) poziomy z Haidhabu, Starego grodu, Lubic i Wyszomierza do Szczecina względnie Truso (ujści Wisły), Sambü i Ostrogrodu (Nowogrodu), b) pionowy ze Szczecina i portów zatoki jak Wołyń, Uznam, Wołogoszcz do Danii, Szwecji wzgl. na Ruś.

Wineta ograniczona miejscem w porcie, była punktem koncentracji okrętów wojennych, głównie rańskich, w mniejszym stopniu pomorskich, do ataków na Skandynawię.

Dla wygody żeglugi na skale arkońskiej płonął w nocy grecki ogień — pierwotna latarnia morska, znana tylko jeszcze na wyspie śródziemnomorskiej Pharos. Rugia (Rana) dostarczała znacznych ilości budulca okrętowego, stąd też powstały floty do 1500 jednostek wojennych.

Na lądzie symbolem zwierzchności Winety nad innymi grodami morskimi Pomorza, Obotrytów i Wagrów, był kult Swantewita — największego z bogów pogańskich. Miał on wspaniałą świątynię z zewnętrznymi malowidłami i ochroną wału — muru, o wysokości od 10 — 13 metrów, z jedną tylko bramą. Sam posąg arcydzieło miejscowych rzeźbiarzy miał 8 m. wysokości.

Łupy wojenne i dary pielgrzymów składały się na skarbiec świątyni, który był zarazem skarbcem państwowym, gdyż służył na wydatki wojenne i okupy.

Korenica położona na wybrzeżu północnym Witowa (Wineta właściwa na wschodnio - północnym) łączyła się organicznie z Arkoną handlowo. Stanowiła pierwotną, najstarszą część miasta Winety.

Cała wysepka Witów była najurodzajniejszą częścią wyspy Rugii (Rany). Stąd też 6000 mieszkańców miało wystarczające wyżywienie.

Na zakończenie ogólnych wiadomości o największym i najważniejszym porcie słowiańskim, zespolonym z Polską, wspólnotą handlu i walki z tymi samymi wrogami dodam, że nazwa „Wineta" jest zniekształconą przez Niemców (Helmonda) nazwą Weneta co oznacza gród słowiański (analogia z Wenecją nad Adriatykiem). Dzieje Winety wymagają osobnego omówienia.

Józef Modrzejewski

Skrzynka pocztowa

(D. c. ze str. 15)

K. Miśka, Gdańsk. Zanurzenie modelu zależy od jakości materiału, z którego jest zbudowany, ściślej od ciężaru własnego tych materiałów. Radzimy eksperymentować. Trawler „K" ma jedną stępkę. Napęd — dwuśrubowy. Z braku miejsca nie możemy, niestety, zamieścić szkiców perspektywicznych.

R. Dalecki, Przemyśl. 1) M/s „Piłsudski" zatonął w czasie operacji norweskiej w 1940 roku. 2) „Scharnhorst" zatonął na północ od Norwegii w 1943 r. 3) „Gneisenau" został b. ciężko uszkodzony w 1942 r. w Kilonii przez bombowce brytyjskie. Po pewnym czasie przyholowano go do Gdyni, celem remontu i przedłużenia kadłuba o 20 m. W tym celu odcięto cały dziób okrętu. Okazało się jednak, że konstrukcja okrętu nie pozwala na tego rodzaju przedłużenie. Ostatni raz okręt był użyty do służby w czasie zbliżania się wojsk radzieckich do Gdyni. Otrzymawszy kilka dalszych uszkodzeń od pocisków art. z brzegu, został przyholowany pod główne wejście do portu i zatopiony. 4) „Schleswig Hollstein" zatonął w nocy 22. 12. 1944 w wyniku nalotu alianckich bombowców.

(Dokończ. na str. 24)



NOMINACJA W MAR. WOJ.

Dekretem K.R.N. komandor Włodzimierz Steyer został mianowany kontradmirałem.

KSIĄŻKI NADESŁANE

„Wielkie dni małej floty" — J. Pertek, z przedmową Konrad Steyera. Str 190. Cena zł. 280 —

„Śląsk wierny Ojczyźnie" — Zb. Bednorz. Str. 80, cena zł. 130.—

Dr. W. Jakubczyk: Doktór Marcin. (Jan Karol Marcinkowski). Str. 196 Okładkę projektował Al. Krakowski. Wydawnictwo Zachodnie, Poznań — 1946.

Dulag 121 — Pruszków (Sierpień — Październik 1944 roku). Opracował E. Serwański. Str 105 Cena 150 zł. Okładkę projektował Wit Gawęcki. Wydawnictwo Zachodnie, Poznań — 1946.

Tęsknota za mieczem — Świat o Niemczech i Niemcach. Str 77 + 3 szk. Okładkę projektował Al. Krakowski. Wydawnictwo Zachodnie. Poznań — 1946.

Wszystkie powyższe książki ukazały się nakładem Zachodniej Agencji Prasowej i Polskiego Zw. Zachodniego.

Wydawnictwa W. I N.-W. 1946:

Piłka nożna — inż. J. i T. Grabowscy.

Regulamin kawalerii — cz. I.

Zaprawa marszowa — Płk. dr. J Mazurek.

Instrukcja o prowadzeniu ewidencji sprzętu uzbrojenia w pododziałach, oddziałach i wielkich jednostkach — cz. I.

Instrukcja strzelecka: rusznice Simonowa i Diegtiariowa.

Przegląd piechoty — zeszyt 9-10.

Z TEATRU MAR. WOJ.





Sceny ze „Szczeniaków" R. Ferdinanda

„NIEBOSZCZYK PAN PIC"

„Wyrok" — publiczność gdyńska przyjęła z całkowitym uznaniem. Następną sztukę w Teatrze Mar. Woj „Szczeniaki" — powitano przychylnie z dużym odprężeniem po sensacyjnej a [illegible]

A „Nieboszczyk Pan Pic"?

Można by śmiało powiedzieć, że ta, wyśmienita zresztą, sztuka młodego dramaturga francuskiego Charles de Peyret-Chappuis, wywołała u widzów różnorodne uczucia.

Część widzów przeżywała tragedię, dziwiąc się i nawet będąc do pewnego stopnia podrażnioną, wesołym nastrojem innych. Jak to? Przecież na scenie rozgrywa się tragedia! Wprawdzie tragedia ludzi słabych, tym niemniej przeżycia rodziny Pic mają wszelkie cechy tragedii. Tak, ale tragedia ta jest w gruncie rzeczy śmieszna. Wypływa bowiem z nadmiernej miłości matki do syna i żony do męża Z miłości pojętej wręcz źle i fałszywie. Zbyt wybujała troskliwość Pani Pic, zazdrość Edyty, anielska cierpliwość Adriana wytwarzają konflikt z niczego, wywołując tym nastrój rozdrażnienia i komizmu jednocześnie.

Kto w rezultacie kocha szczerzej i prawdziwiej swego syna? Czy despotyczna, niewyrozumiała, zastanawiająca się troskliwością pani Pic, czy też mniej skomplikowana pod względem psychologicznym zwykła dziewczyna uliczna, w której se cu d zemie prawdziwe, szczere pełne najwznioślejszych wyrzeczeń uczucie macierzyńskie? Autor nie stawia tu kropki nad „i", ale widz wyciąga tu i tak tylko słuszne wnioski.

Doskonała w roli Pani Pic Jarszewska, niemniej zgryźliwa i denerwująca Halacińska w roli Edyty, oraz świetny Merunowicz, odtwarzający rolę Adriana, stworzyli razem wspaniałą rodzinkę, która daje przykład., jak nie należy urządzać sobie życia.

Irena Zarzycka była, odpowiednio do swej roli, w miarę „cielęca", Władysław Blichiewicz okazał się świetnym przedsiębiorcą pogrzebowym. Zastrzeżyńska dobrze oddała postać dziewczyny ulicznej i może [illegible] nieco niepokojący akcent i za mało „wypracowane" gesty. Całość w op- [illegible] Merunowicza wypadła doskonale.

St. Biskupski

• • •

Teatr miejski „Wybrzeże" pod dyr. Iwo Galla po przepięknym widowisku, jakim była sztuka Gaycy-Topornickiego „Homer i Orchideja", wystawia obecnie dramat Rittnera „W małym domku".

MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

✱ **Poszerzenie Kanału Panamskiego.** Ministerstwo wojny USA zarządziło poszerzenie Kanału Panamskiego, celem umożliwienia w przyszłości korzystania z niego nawet największym statkom. W czasie wojny statki rozmiarów „Queen Mary" nie mogły korzystać z kanału.

✱ **ZSRR ustala typy swych statków.** Radziecki Instytut Naukowo-Techniczny dla Budownictwa Okrętowego i Inżynierii Morskiej uchwalił wprowadzenie szeregu typów statków obowiązujących dla żeglugi morskiej i śródlądowej. W zakresie statków morskich ustalono 7 typów statków towarowych, 5 pasażersko-towarowych, 6 tankowców i 5 holowników. W zakresie żeglugi śródlądowej ustalono dwa typy statków pasażersko - towarowych, 6 typów barek dla ładunków suchych, 7 typów barek dla ładunków płynnych i 7 dla holowników.

✱ **Statek o napędzie gazowym.** W W. Brytanii czynione są próby z zastosowaniem turbiny gazowej na budowanym tankowcu na stoczni w Hepburn, który zostanie spuszczony na początku 1947 r. Będzie to pierwszy statek o napędzie gazowym.

✱ **Propozycja przeniesienia głównej bazy brytyjskiej na Pacyfiku.** Rząd australijski zaproponował W. Brytanii przeniesienie głównej bazy brytyjskiej floty na Pacyfiku z Singapuru na wyspę Manus. Wyspa Manus o powierzchni 3 524 km kw. należy do grupy wysp archipelagu Admiralicji.

✱ **Odbudowa francuskiej marynarki handlowej.** Odbudowa francuskiej floty handlowej posuwa się szybko naprzód. Na stoczniach francuskich znajduje się w budowie 87 statków o tonażu 371 627 BRT, podczas gdy na stoczniach zagranicznych (brytyjskich, duńskich i belgijskich) na r-k Francji podtego budowę 69 statków o tonażu 287 692 t. Budowa ich jest rozłożona na okres lat 1946—48 Łącznie wynosi to 156 jednostek o tonażu 650 319 BRT.

✱ **Oświadczenie brazylijskiego admirała.** Admirał brazylijski Jose Maria Neiwa oświadczył, że pomimo pomocy okazywanej przez USA mar. brazylijskiej w dostawie materiałów wojennych, Amerykanie zajmują się wyszkoleniem personelu marynarki brazylijskiej. W Brazylii znajduje się szereg amerykańskich oficerów marynarki, będących wykładowcami w wojenno-morskiej akademii i szeregu centrów wyszkoleniowych marynarki brazylijskiej.

✱ **Szkoła morska w Egipcie.** Egipt uczynił pierwszy krok w kierunku stworzenia własnej marynarki. Otworzona została szkoła morska do której wstąpiło 200 kandydatów.

✱ **Powrót pod banderę handlową brytyjskiego tonażu pomocniczego marynarki wojennej.** Szereg jednostek brytyjskiej mar. handlowej, które w okresie wojny przejęte zostały przez marynarkę wojenną, dla pomocniczej służby, powróciło z powrotem pod banderę handlową. Ostatnio wrócił m. in. do swej dawnej służby, w charakterze tankowca statek „Repona" o 8 000 BRT, który w czasie wojny pełnił służbę lotniskowca eskortowego, oraz „Canton" o 15.784 BRT który pełnił służbę pomocniczego krążownika.

✱ **Niemiecka flaga morska.** Sojusznicza rada kontroli zatwierdziła nowy typ niemieckiej flagi morskiej. Flaga będzie miała 5 poprzecznych pasów w trzech kolorach licząc od góry: niebieski, biały, czerwony, biały, niebieski.

✱ **Rozbiórka starych okrętów angielskich.** W Glasgowie rozpoczęto rozbiórkę na złom pancernika „Warspite" (o 30 600 t. wyporności, z 1913 roku bud.). Podlega również rozbiórce pancernik „Iron Duke" który służył za okręt flagowy pierwszemu lordowi admiralicji Jellicoe w bitwie jutlandzkiej.

✱ **USA przekazuje okręty Chinom** Dotychczas St. Zjednoczone przekazały Chinom 20 jednostek, w tej liczbie: 5 transportowców, 8 statków desantowych, 4 torpedowce i 3 kanonierki.

✱ **Lotniskowiec statkiem pasażerskim.** Zakończono obecnie przebudowę 10 000 tonowego lotniskowca „Albatros" na statek pasażerski i towarowy. „Albatros" został wybudowany dla marynarki australijskiej w roku 1939 i przejęty tuż przed wybuchem wojny przez admiralicję brytyjską.

✱ **Rozbudowa bazy na wyspie Guam.** Dowódca floty USA na Oceanie Spokojnym oświadczył, że zamierzana jest jak najszybsza rozbudowa bazy morskiej na wyspie Guam, która będzie w stanie pomieścić jednorazowo 500 statków.

✱ **Japońskie okręty wojenne na złom.** Przemysł japoński spodziewa się uzyskać 158.180 ton stali ze złomu z wszystkich japońskich okrętów wojennych większych od kontrtorpedowców.

CZY WIECIE, ŻE . . . . .

... 1900.000 km kw. na największej wyspie świata Grenlandii pokrytych jest skorupą lodową, której grubość dochodzi do trzech kilometrów Gdyby ta masa lodu roztopiła się, powierzchnia oceanu Atlantyckiego podniosłaby się o osiem metrów.

... żeglarze odkrywcy Ameryki, Kolumba, byli pierwszymi palaczami? Naturalnie nie palaczami na parowcach, gdyż o statkach poruszanych parą wtedy jeszcze ludziom się nie śniło, lecz palaczami papierosów. Ciekawa jest historia nazwy nikotyny, którą zawiera w sobie tytoń. Otóż do Francji przywiózł go posel francuski w Portugalii Jean Nicaux. Pod nazwą nikocjanu, utworzoną od jego nazwiska, stosowany był tytoń na dworze Marii de Medici — jako lekarstwo. Gdy w roku 1826-ym z tytoniu wydzielono szkodliwy dla organizmu ludzkiego alkaloid, nazywano go nikotyną.

... pod koniec czerwca w brytyj. skich stoczniach znajdowały się w budowie statki o ogólnym tonażu 1.760.000 ton, z czego 250.000 ton na zamówienia zagraniczne? I tak dla Francji przeznaczone jest 36.000 ton, dla Holand i 35.000 ton, dla Norwegii i Portugalii zaś po 37.000 ton. Chociaż cyfry te są duże, jeśli się weźmie pod uwagę możliwości powojenne, to jednak dalekie są od pokrycia zapotrzebowania, skoro sama Wielka Brytania straciła między rokiem 1939 a 1945 około 11 milionów swego tonażu.

... sport żeglarski powstał w połowie XIX-go wieku z wyścigów kliprów herbacianych? Był to okres niemowlęcy statków parowych. Żaglowce zaś stały wtedy u szczytu swego rozwoju. Nowy typ żaglowca, zbudowany na początku XIX wieku, zwany kliprem od angielskiego słowa „to clipp" — ciąć, krajać, zaczął rozwijać szybkości na owe czasy — zawrotne. Ponieważ jednak był mało ładowny używano go przede wszystkim do transportów towarów wartościowych: w handlu herbatą chińską, w przemycie opium, w podróżach do złotych pól Kalifornii (wówczas jeszcze naokoło Ameryki południowej). Poszczególne Towarzystwa Żeglugowe urządzały wyścigi swych kliprów na trasach handlowych, a gdy wkrótce nadszedł czas, że parowce zdystansowały ostatecznie żaglowce, wyścigi kliprów stały się zaczątkiem morskiego sportu żeglarskiego.

...w czasie inwazji Anglo-Amerykanów na jednym odcinku wybrzeża 640 dział okrętowych o kalibrze od 4 do 16 cali wyrzuciło w ciągu 10 minut 2.000 ton żelaza i stali i że ogień ten trwał bez przerwy 16 godzin?

Nasz felieton

Przewodnik dla turystów

Z okazji Nowego 1947 Roku ślemy Czytelnikom serdeczne pozdrowienia życząc Im, aby mogli już w tym roku odbyć podróż morską własnym yachtem dookoła świata.

Przed odbyciem podróży radzimy zaopatrzyć się w krótki przewodnik, niezbędny przy zwiedzaniu osobliwości poszczególnych krajów. Fragmenty tego przewodnika podajemy poniżej.

NIEMCY.

Kraj malowniczo położony (rzekomo na obie łopatki). Głęboka depresja powojenna mija dzięki łagodnym wiatrom od strony Anglii. Od wschodu klimat chłodny i ostry.

Granice. Bezczelność przeważnie nie ma granic. Ograniczone jest natomiast w wielkim stopniu poczucie międzynarodowej praworządności.

Ukształtowanie powierzchni. Góry — przeważnie wali się na swych przeciwników. Jeśli chodzi o rzeki, najważniejszą ich częścią jest koryto. Koryto to jest o tyle charakterystyczne i zazwyczaj jest jednocześnie i źródłem wypraw odkrywczych do cudzych krajów. Chciwość najczęściej nie znajduje ujścia. Dolin jest mało, znacznie więcej doliniarzy.

Ludność. Przyrost naturalny wzrasta dzięki systematycznej i planowej fraternizacji. Ludność żywi się przeważnie nadzieją na prędki odwet. Szeroka tolerancja wyznań (szczególnie miłosnych), zwłaszcza w brytyjskiej strefie okupacyjnej.



Niemcy są jednocześnie jedynym krajem, w którym nie ma przestępców wojennych. Rzekomi przestępcy są jedynie niewinnymi ofiarami terroru państw okupujących. Najulubieńszym strojem narodowym jest płaszczyk. Ludność chętnie chodzi pod płaszczykiem niewiniątek. Być może, że stan się ten jednak zmieni i bardziej popularny stanie się kaftan bezpieczeństwa made in ONZ.

Stosunki polityczne. Dla naprawienia zdarnej czasowo buty (nie mieszać z butami!) powołano niejakiego S/S-chuhmachera. Politycznie Niemcy są apolityczne. W stosunkach wewnętrznych panuje nadzwyczajna jednomyślność (jeden myśli za wszystkich).

Kraj jest systematycznie krzywdzony i napadany przez przeważające siły sąsiedniego Księstwa Luksemburskiego.

Gospodarka. Tendencje wybitnie pokojowe. Dąży się ustawicznie do przekuwania armat na lemiesze, czemu jednak na przeszkodzie stoi brak odpowiedniej ilości surowca (t. zn. armat). Dobrze rozwinięty przemysł fabrykuje „demokratów" w każdej ilości, tak na rynek wewnętrzny jak i na eksport. Wzmożona produkcja farb umożliwia szybkie przemalowanie się na aktualny kolor. Na terenie całego kraju pod ziemią bogate złoża t. zw. „Wehrwolfu", służącego jako namiastka „Wehrmachtu". Rolnictwo szczyci się ziarnami niezgody, sianymi na niwie międzynarodowej. Często rozsiewa się również fałszywe pogłoski. Kolejnictwo, z uwagi na dość dużą ilość wykolejeńców oraz długość kolejek przed sklepami, rozwinięte dość dobrze. Duże ilości bydła, szczególnie nierogacizny. Ilość świń odpowiada ilości mieszkańców w stosunku jak 1:1. W eksporcie poważną pozycję zajmują kobiety wychodzące za mąż za t. zw. popularnie Tommies.

Osobliwości. Do nadzwyczajnych rzadkości należy tu uczciwość i szlachetność. Szczątki jej pochodzą z okresu dyluwialnego.

INDIE.

Anglia składa się z dominij i kolonij. Złośliwi zaliczają do niej również wyspę, położoną na północ od kanału La Manche. Tak dominie jak i kolonie są całkowicie niezależne i z tego tytułu niezależnie od siebie muszą dostarczać duże ilości surowca. Perłę w koronie anglosaskiej stanowią Indie, to też są one „obrabiane na perłowo". Ludność Indyj jest zasiedziała i znudzona wystawnym trybem życia i dlatego od czasu do czasu organizuje zamieszki, aby się nieco rozruszać (stąd popularne słowo: rozruchy). Najcenniejszymi surowcami tego kraju jest kość słoniowa, która ma tę właściwość, że doskonale nadaje się do stawania w gardle. Równie cenne są orzechy, nie nadające się jednak do spożycia ze względu na to, że są trudne do zgryzienia. Poważną rolę dla metropolii odgrywa bawełna, w którą się owija wiele rzeczy.



Ludność zajmuje się przeważnie wiązaniem końca z końcem, w czym przychodzi z pomocą władza centralna, dbając, aby na skutek złego związania Indie się nie oderwały. Głównym zadaniem Anglików w Indiach jest robienie kokosów. Do cennych zabytków należy przede wszystkim wolność, której ślady już dziś niemal całkowicie się zatarły.

HISZPANIA.

Kraj o pięknym położeniu, lecz reżymie jak dotąd nie położonym. Słynie z hodowli byków wpadających w szał na widok czerwonego koloru. Obok byków hoduje się również niewinne owieczki (ovis vulgaris). Ludność utrzymuje się głównie dzięki własnej cierpliwości. Główne dochody: z turystyki, dzięki dobrze zorganizowanym górskim schroniskom, w których znajdują schronienie emigranci z Niemiec. W związku z sympatiami politycznymi nazwa kraju „Espana" prawdopodobnie zostanie zmieniona na „Es-Espana". O niezbyt różowej przyszłości tego kraju świadczą przygnębiające nazwy niektórych prowincyj jak Kastylia, Aragonia itp. Zwiedzać nie nal...y ze względu na niezdrowe powietrze, w którym zawsze coś wisi.



GRECJA. Składa się z ludności greckiej i niegreckiej. W skład ludności greckiej wchodzą przeważnie Anglicy, udający Greków. Ludność niegrecka składa się z innych narodowości. Wśród słynnych wykopalisk, szczególną uwagę zwracają kolumny — wojsk angielskich. Największą osobliwością jest król.

MEKSYK. Kraj o najbardziej uregulowanym życiu wewnętrznym. Ustalono, iż wszelkie powstania i przewroty można dokonywać jedynie w dni parzyste za wyjątkiem wtorków i piątków. Nadaje się do zwiedzania dla osób spragnionych spokoju i chorych nerwowo.

bis.

SKRZYNKA POCZTOWA

(Dokończ. ze str. 20)

R. Poznański, Zabrze. Pisaliśmy już, że m/s „Piłsudski” zatonął w 1940 r. w czasie operacji norweskiej. Dziękujemy za słowa uznania.

J. Szarski, Kraków. Nadesłane sylwetki okrętów są b. dobre. W razie potrzeby będziemy o Was pamiętać; warunki w zasadzie są do przyjęcia.

A. Rudka, Kraków. Najlepiej będzie, jeżeli napiszecie bezpośrednio do Państw. Liceum Bud. Okrętowego, Gdańsk-Wrzeszcz, „Conradinum”. O warunkach przyjęcia do wspomnianej uczelni pisaliśmy obszernie w n-rze „4/5”.

J. Ziembiński, Piotrków Tryb., **W. Białas**, Kęty. Za parę miesięcy ogłosimy nowe warunki przyjęcia do Państw. Szkoły Morskiej.

G. Paska, Warszawa. 1) Prosicie o przysłanie 2-ch numerów „M. P.”, a nie podajecie swego adresu. 2) Sądząc z Waszych pytań, będziecie mogli starać się o przyjęcie do P. S. M.

„Tczew, ul. Kościuszki 13”. Dochodzimy do wniosku, że niektórzy nasi Czytelnicy są b. roztargnieni. Powyżej odpowiedzieliśmy p. Paskowi, że zapomniał podać swój adres. W Waszym wypadku spotykamy się z listem, podpisanym... adresem, bez nazwiska. Wasze „Czy wiecie, że...” wykorzystamy, natomiast dowcipy są słabe.

W. Kosz, Solec Kuj. Wspomniane numery posłaliśmy. Ze względu na Wasze specjalności macie szanse osiągnięcia swych zamierzeń. Spróbujcie złożyć indywidualnie podanie do D-cy Mar. Woj., Gdynia, Waszyngtona 3.

H. Bobak, Kraków. Napiszcie w Waszej sprawie do Biura angażowania załóg, Gdynia, Węglowa 23.

Z. Lachowicz, Tomaszów Maz. Trzeba poszukać w księgarniach.

J. Lubowiecki, Wągrowiec. Praca na morzu jest istotnie ciężka i wielu entuzjastów nieraz odpada po „chrzcie” morskim. Spróbujcie napisać do Biura angażowania załóg, Gdynia, Węglowa 23.

R. Jarzyna i J. Szelągowski, Grodzisk Maz. Warunki przyjęcia do Jacht-Klubu w Gdyni: przede wszystkim trzeba być na miejscu. Powtóre wymagana jest również praca w zimie (przy taborze). Prywatne yachty należy rejestrować w Polskim Związku Żeglarskim. Zasadniczo wszyscy właściciele yachtów są zrzeszeni w klubach, a skolei kluby zrzeszone są w P. Z. Ż. Na Pojezierzu Mazurskim jest Ośrodek Szkoleniowy L. M. (Łuczany k. Olsztyna). Odbywa się tam żeglarskie przeszkolenie śródlądowe. Na badaniach lekarskich, o które pytacie, biorą pod uwagę: wzrok, słuch, serce i płuca.

Szpakowski A., Ursus. O nowych warunkach przyjęcia do P. S. M. napiszemy za parę miesięcy. Co do Was, to powinniście się zgłosić w 1947 r. na ochotnika do Mar. Woj., gdyż zawód, jaki posiadacie, niewątpliwie pomoże Wam do osiągnięcia celu. Za wycinki dziękujemy.

W. Brzostek, Życzyn. Pomimo najszczerszych chęci nie umiemy poradzić Wam w sprawie dostania się do szkoły krawieckiej.

J. Łojek, Warszawa. 1) Żądanych charakterystyk okrętów nie możemy podać z braku miejsca. Powrócimy do nich jeszcze. 2) „Gryf” zatopiony został w pierwszych dniach września. 3) Na razie nie istnieje, niestety, możliwość przekształcenia „Marynarza” w tygodnik.

I. Ochota, Wałbrzych. Adres redakcji „Żeglarza”: P.C.W.M., Gdynia, Dom Żeglarza. „Gazeta Morska” nie ukazuje się już. W bież. roku prawdopodobnie nie ukaże się kalendarz morski. Zeszłoroczny jest do nabycia w naszej administracji. Cena zł 30.— Niebawem ukaże się 1-szy numer kwartalnika Mar. Woj. „Przegląd Morski” na wzór przedwojennego wydawnictwa o tej samej nazwie. Adres redakcji: Gdynia, Waszyngtona 3.

J. Rentkowski, Sopot. 1) Czwarty kontrtorpedowiec (eskortujący), który zatonął w czasie wojny, był ORP „Kujawiak”. 2) O wyremontowaniu „Wichra” nie ma mowy, gdyż nie ma tego okrętu. 3) W tej sprawie toczą się stale pertraktacje. 4) Opisy walk naszych okrętów znajdziecie jeszcze nieraz na łamach „M. P.”. 5) s/s „Kościuszko”.

M. Kowalski, Tarnów. Braki, które posiadacie, może usunąć dentysta, a wtedy możecie się starać o przyjęcie do P. S. M.

J. Suchecki, Wrzeszcz. 1) Wydawanie „Marynarza” raz w tygodniu, leży, niestety, w sferze naszych (i Waszych) marzeń. Musimy z tym nieco zaczekać. 2) Mewy znajdują się również na pełnym morzu. 3) W sprawie powrotu jednostek z Anglii toczą się pertraktacje. 4) Kalendarz Morski w bież. roku prawdopodobnie nie ukaże się.

D. Moroz, Legnica. Redakcja „Marynarza” niestety nie jest w stanie pomóc Pani. Przypuszczamy, że wstąpienie do którejś z czynniejszych drużyn morskich Z H P. dałoby Jej, przynajmniej na razie, owo umiłowane zbliżenie do morskiego żywiołu. W tym celu trzeba by jednak przenieść się na Wybrzeże. Albo proszę spróbować napisać do S. O. Ligi Kobiet — Wydział Morski, Orłowo, Przebędowskich 11.

J. Motyl, Lubochnia. Przysyłacie znaczki na odpowiedź nie umieszczając swego adresu. Do Mar. Woj. możecie być powołani jeżeli posiadacie przyznaną którąkolwiek z morskich specjalności i możecie na tę okoliczność przytoczyć nazwiska wiarogodnych świadków. Do podania skierowanego do D-cy Mar. Woj. — Gdynia, Waszyngtona 3 należy dołączyć szczegółowy życiorys z opisem przebiegu służby w Mar. Woj., udziału w wojnie oraz pobytu w niewoli. Po powołaniu i weryfikacji złożycie podanie o przyznanie Wam służby zawodowej. Do Mar. Handl. możecie się dostać zapisując się uprzednio do Związku Zawodowego Marynarzy i Pracownik w Portowych w Gdyni. Ze względu na wielką konkurencję, napotkacie tutaj w otrzymaniu posady na pewne trudności.

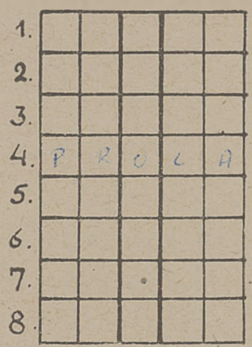
J. Torbus, Łódź. Pomysły Wasze nie mają sensu. Czerpanie powietrza z powierzchni nie jest potrzebne okrętowi podwodnemu, gdyż ma on dostateczny zapas płynnego tlenu w butlach i środki absorbcyjne do chemicznego oczyszczania powietrza wewnątrz kadłuba. Jeżeli szczęśliwie utonie na płyciznach tak, że nie zostanie zgnieciony przez ciśnienie wody idąc do dna, nie będzie nawiązywał łączności z powierzchnią za pomocą wynurzającego się z wody helikoptera, a uczyni to drogą radiową. Wasz helikopter, gdyby mógł nawet zaistnieć, wskazałby tylko przeciwnikowi miejsce, gdzie się znajduje okręt podwodny, a wrogowi tylko o to chodzi. Jak wyobrażacie sobie strzelanie i celowanie bez celowniczych z karabinów maszynowych, wynurzających się z wody?

Nad wynalazkami morskimi biedzi się, w każdej minucie dnia i nocy, tysiące praktycznie obznajmionych z morzem inżynierów i techników i nie wiele już mogą wymyślić. Obawiamy się, że nie wytrzymacie tej konkurencji nie znając praktycznie morza, jak to wyraźnie wynika z Waszych pomysłów.

Próby elektrycznego helikoptera, który będąc zasilanym z lądu mógłby być elementem obrony przeciwlotniczej zamiast balonów zaporowych, nie dały się technicznie rozwiązać, a Wy chcecie jeszcze aby ten nieosiągalny a bezużyteczny aparat wynurzył się z wody! Zastanówcie się, proszę, na co? Czy nie po to, aby wskazać przeciwnikowi miejsce pobytu okrętu podwodnego? W wypadkach awaryjnych — jeżeli okręt można jeszcze ratować — radio jest jedynym i najniezawodniejszym środkiem, jakkolwiek istnieje poza nim cały szereg innych, technicznie rozwiązanych, w zastosowaniu. Gdyby zaszedł np. ten rzadki wypadek zaopatrzenia uwięzionej załogi w powietrze z zewnątrz — spuszcza się nurek z rurą kauczukową, którą dołącza do specjalnie na ten cel wmontowanych w kadłub kraników i powietrze tłoczy do kadłuba okręt ratowniczy bez nieosiągalnych „cudów”.

Rozrywki i zagadki

LOGOGRYF



W rzędy poziome wpisać 8 wyrazów. Środkowy rząd da rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1. Szlachetny metal. 2. Nazwa jednego z naszych trawlerów. 3. Miejscowość nadbałtycka 4. Utwór nierymowany. 5. Jednostka pływająca. 6. Mieszkaniec Zaporoża. 7. Stolica państwa bałkańskiego. 8. Miasto w Polsce.

KONIKÓWKA

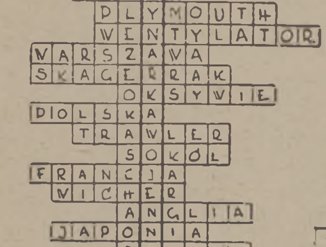
O	K	R	K
Z	B	Ł	O
O	B	I	E
W	I	N	E
M	C	R	G
N	R	T	I
A	O	N	L
A	I	S	N

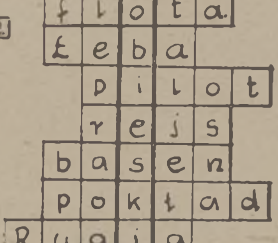
Stosując ruchy konika szachowego, odczytać nazwy 4-ch miast, słynnych z bojów żołnierza polskiego.

Termin nadsyłania odpowiedzi mija 25 stycznia br. Nagroda (drogą losowania): kwartalna prenumerata „M. P.".

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z N-RU 10

1. Logogryf: Marynarka Wojenna 2. Logogryf: Sobieski



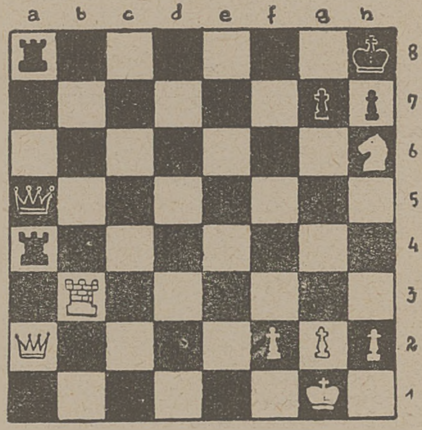


W wyniku losowania nagrodę w postaci półrocznej prenumeraty „Marynarza Polskiego" otrzymuje:
Edward Tkaczyk, Lublin.

SZACHY

(Redaguje H. Malinowski, kpt.)

KOŃCÓWKA



Białe: Kg1, Ha2, Wb3, Sh6, p. p. f2, g2, h2 (7).
Czarne: Kh8, Ha5, Wa4, Wa8, p. p. g7, h7 (6).

Białe zaczynają i dają mata za 3-im posunięciem. Ta końcówka wzięta jest z praktycznej partii i ma bardzo efektowne zakończenie, które dość często zdarza się w praktyce.

Termin odpowiedzi upływa z dn. 25. I. 1947 r.

Rozwiązanie zadania szachowego Nr 2:

1. Wg6—g7 1. Ke5—e6 2. Gc6—e4 2. Ke6—e5 3. Wg7—e7 x mat. W odpowiedzi na 1. Ke5—f5 białe grają 2. Gc6—d5 2. Kf5—e5 3. Wg7—g5 x mat.

Bardzo ciekawe zadanie, na które otrzymaliśmy kilkanaście dobrych rozwiązań. Zwracamy uwagę na trudny pierwszy ruch i ciekawe ustawienie figur.

Za rozwiązanie zadania Nr 2 redakcja wysyła 3 premie: półroczną prenumeratę „M. P." otrzymał Andrzej Paderewski, Warszawa, **kwartalną** — plut. pchor. St. Gołębiowski, J. W. 2412 i Władysław Jabłoński, Olsztyn.

Prawidłowe rozwiązania nadesłali także: Fr. Kamiński, M. Popek, L. Klasztorny, J. Podzielny, M. Mierzejewski, A. Dzięgielewski, K. Przymusiński. Ponieważ przysłano wiele rozwiązań nieprawidłowych, co wskazuje na słabą rutynę szachową, w 1947 r. przeprowadzimy konkursy 2—3 chodówek dla początkujących szachistów.

Wiadomosci ze swiata

U. S. A. Po raz 6-ty mistrzem USA został S. Rzęszewski, który znacznie wyprzedził swych konkurentów i łatwo zdobył mistrzostwo St. Zjedn. Rzeszowski (urodzony w Polsce) gra od 7-miu lat i w latach 1920-25 był t. zw. cudownym dzieckiem szachowym, grając symultankę na 50 szachownicach jednocześnie.

Z. S. R. R. Niedawno w Moskwie, Leningradzie, i Tyflisie zakończyły się wielkie szachowe turnieje eliminacyjne. Grało przeszło 40 czołowych mistrzów i arcymistrzów radzieckich. W rezultacie 14 mistrzów uzyskało prawo wzięcia udziału w finałowym turnieju o mistrzostwo ZSRR, który rozpocznie się na początku 1947 r. Do turnieju zostali zaproszeni: M. Botwinnik, W. Smysłow, P. Keres i Bolesławski.

Na wesołej fali

OPOWIEŚCI WILKA MORSKIEGO



— „... i kiedy płynęliśmy przez Biskajską, robi się nagle w burcie okrętu wielka dziura. Nie tracąc przytomności umysłu każę wybić z drugiej strony drugą dziurę i po chwili wszystko jest all right..."

BITWA W XV W.

— Strzelajcie, szlachetny wrogu. Na co czekacie?

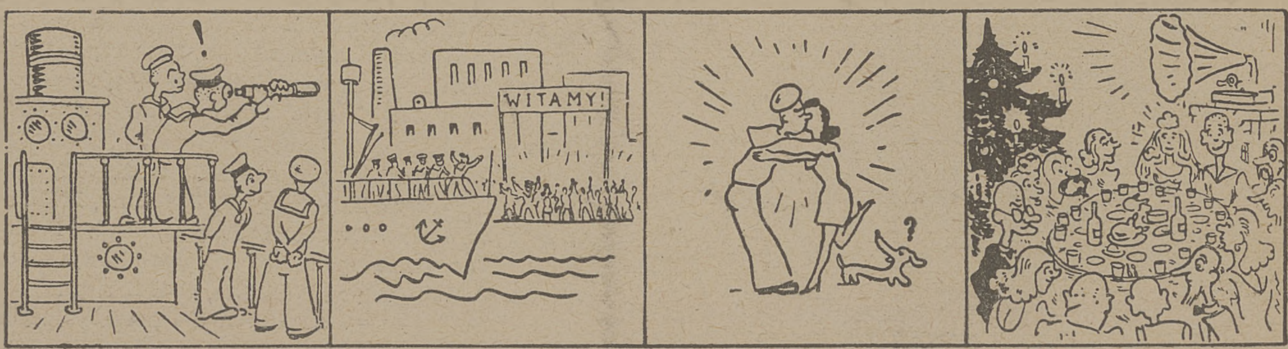
— Jak możemy strzelać, kiedy nasza kula znajduje się u was?!





Przygody Kubusia-Marynarza

(Dokończenie)



Kubuś dziś jest pełen wzruszeń:
Wszak powraca już z daleka:
Jedna myśl się błąka w duszy:
Czeka Fipcia, czy nie czeka?

W porcie tłumy i wiwaty
Wiara drze się coraz głośniej
Słońce! Radość! Uśmiech! Kwiaty!
W głębi piersi duma rośnie...

Ciężar serca już nie gniecie
Gdy z lubością to wspomina,
Że wśród tłumów, w całym świecie
Jedna Fipcia — och jedyna!!

Ślub — radosny kres podróży
Po dniach słońca i dniach mglistych,
Po dniach pogód i dni burzy —
— Fipcia — portem macierzystym...

p. o. Redaktora: kpt. Józef Balcerak

Ilustrował: bosm. pchor. Sł. Sierecki

Fotografie: bosmat J. Uklejewski, Florian Staszewski, British Official, S.I.B. Photoservice, USIS — United States Information Service. U. S. Navy Photo.

Wydawca: ZPW Marynarki Wojennej

Druk i ilustracje wykonano w Zakł. Graf. Wydawnictwa ZPW Mar. Woj. **Nr. 1058**

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.
Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 75 zł, półroczna 140 zł. Prenumerata ulgowa dla jednostek wojskowych i instytucyj społ. — kwartalna zł. 60.—, półroczna zł. 110.—. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.

Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 85 mm 35,— zł. **Cena egzemplarza 15 zł**